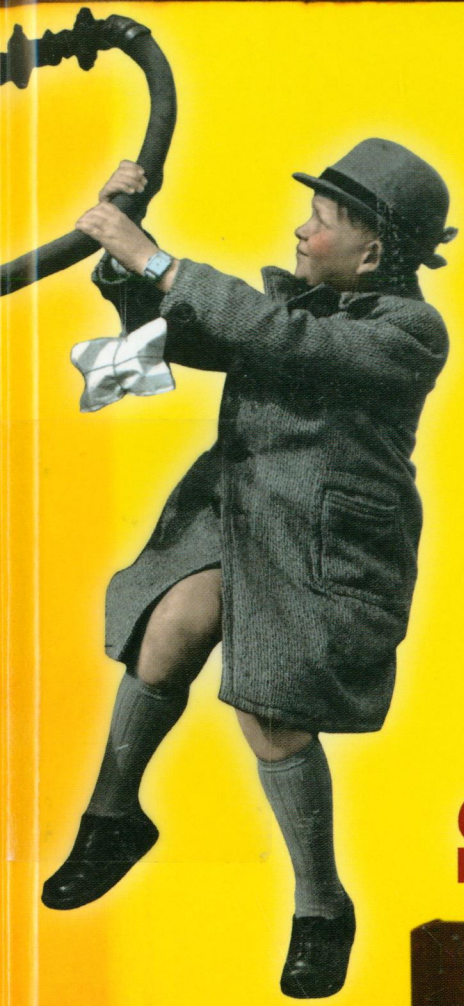


LEGÁT TIBOR – ZSIGMOND GÁBOR

KÖZLEKEDIK A SZÉKESFŐVÁROS

FERENC JÓZSEF HÍD – HORTHY KÖRTÉR – RÁKOSI MŰVEK

Libri

© Legát Tibor

© Zsigmond Gábor

Lektorálta: Bodó Mihály

Felelős szerkesztő: Hungler Tímea

Olvasószerkesztő: Szepessy Kata

Layout /nyomdai előkészítés: Harsányi Tamás

Fotók: fortepan.hu, BKV archívum, Karvaly Kálmán

Köszönet Németh Annának és Sinka Lajosnak

X 286.716

LEGÁT TIBOR – ZSIGMOND GÁBOR

KÖZLEKEDIK A SZÉKESFŐVÁROS

FERENC JÓZSEF HÍD – HORTHY KÖRTÉR – RÁKOSI MŰVEK

SZTE Klebelsberg Könyvtár
J001294728

SZEGED

X 286716 libri

Előszó ... 6
Bevezető ... 10

Hurrá, háború! ... 26
Jött, ment ... 30
Harcos kalauzok ... 34
Őszirózsás egyesítés ... 38
Vörös villamos ... 46
Gellért Szálló ... 50
Nagy Nemzeti Villamostársaság ... 56
Mi lesz ebből? ... 64
Villanybusz ... 66
Felsővezetők ... 68
Fesd át! ... 74
Vágánykodás ... 78
Pókháló van már az ablak alatt ... 80
Legalább százat ... 82
Hatékonyság mindenekelőtt ... 86
Ió, ció, áció, stabilizáció! ... 90
Muki, Bukfenc és a névtelen pótkocsik ... 94
Kék rapszódia ... 100
Mi a jobb? ... 102
Kifelé a városból ... 104
A megmentő ... 106
Mindhalálig gőzös ... 108
Egy fogas kérdés ... 112
A császár új ruhája a turkálóból ... 118
Vízen? ... 122
Gumikerék és áramszedő ... 126
Fent és lent ... 134
Pengős malac ... 140
Hasznos időtöltés ... 146
A Folkusházy-incidens ... 154
A hetesre húztak lapot ... 162
Havi kétszáz fixszel ... 166
Az évtized műtárgya ... 168
Jobbra át! ... 174
Adél ... 178
Stuka, a bombasiker ... 180
Harcsa és trambusz ... 188
Kezdődik a vége ... 192
Csillag és villamos ... 198
Buszok frontvonalban ... 204
Az utolsó fejezet ... 208
Újra húzhat ... 214
Az első sikerek ... 220
Megint kék ... 224
Csak a neve nem változott ... 226
Természetes szelekció ... 234
Százat, kétszázat ... 238
Vörösbe öltözik ... 242
Baleseti klinika ... 246
Születésnapi zsúr ... 248
Számvetés ... 250

Krónika ... 254
Függelék ... 268
Felhasznált források ... 271

ELŐSZÓ

Beszkártos.

A közbeszédben legalább a 1980-as évek végéig, de talán tovább is, tartotta magát a nem éppen kellemes csengésű, tömegközlekedési dolgozókat illető kifejezés, bár sokan azt sem tudták, valójában honnan ered. Akkor már régóta a Budapesti Közlekedési Vállalat, a BKV bonyolította a forgalmat, a többség is főleg „békávés"-nak mondta a villamosvezetőt, ám az elszántak, no meg a nagyon idősek továbbra is a régi kifejezést használták. A beszkártos ugyanis valóban a békávés szinonimája, az 1923–1949 között működő fővárosi tömegközlekedési vállalatot – Budapest Székesfővárosi Részvénytársaság – nevezték Beszkártnak, sokszor így, nagybetűvel.

Még a hivatalos szövegekben is.

Csakhogy a szocializmus évei alatt e társaságot nemhogy szalonképtelennek, egyenesen az ún. Horthy-fasizmus szimbolikus vállalatának tartották, ezért nem is nagyon illett róla beszélni. (Legfeljebb beszkártosozni lehetett.) Olyannyira nem, hogy sokszor a (Rákosi- és Kádár-) korabeli közlekedéstörténeti munkákban sem találjuk nyomát. Vagy ha mégis, akkor abban nincs köszönet. Az akkori koreográfia úgy nézett ki, hogy a szerzők részletesen ismertették a századfordulós történeteket, például a villamos vagy a kisföldalatti dicsőséges rajtját, ám a BSZKRT időszakát kerülték, mint a tüsszögő utast a villamoson, vagy ami még rosszabb, szinte kizárólag az egyébként jelentéktelen munkásmozgalmi mozgolódásra helyezték a hangsúlyt, no meg arra, hogy a társaság vezetői micsoda címeres gazemberek, aljas kizsákmányolók voltak.

Úgy ábrázolták a céget, mint valami karikatúrát, amely azt mutatja, hogy a tömegközlekedés úri passzió, a dolgozó nép legfeljebb álmában utazhat az ennek ellenére lerobbant és zsúfolt BSZKRT-villamoson. De a társaság története az elmúlt 25 évben sem keltette fel igazán a téma megszállott rajongóinak, kutatóinak érdeklődését, a figyelem továbbra is inkább a 19. század végi közlekedési izgalmakra, illetve – immár gyerekkori nosztalgiákat kergetve – az 1960-as, 1970-es, 1980-as évek fővárosi közlekedésére fókuszált.

Mi sem vontuk ki magunkat ez alól, 6 évvel ezelőtt megjelent könyvünk, a Közlekedik a főváros pedig minden bizonnyal azért vált több kiadást is megért bestsellerré, mert nemcsak a villamosok vagy a buszok rajongóinak, de a Budapest-megszállottaknak, és a retrón „utazóknak" is felkeltette az érdeklődését.

Csakhogy bennünk már akkor, a könyv megírását követően maradt hiányérzet – a teljességhez ugyanis hozzátartozott volna, hogy a fővárosi közlekedéstörténet korábbi szakaszát is feldolgozzuk ugyanabban a formában, ugyanolyan gazdag, archív kép- és forrásanyagra támaszkodva, mint a Közlekedik a főváros-ban a BKV, illetve az 1949–1968 között működő jogelőd cégek tragikomikus históriáját. Akkor erre nem volt lehetőség, de ami késik, nem múlik. Mostani könyvünkben amellett, hogy a BSZKRT történetét tekintjük át a már ismert módon, a közvetlen előzményekről, az I. világháború, az ezt követő forradalmak és az 1920–1923 közötti átmeneti időszak közlekedéséről sem feledkezünk meg.

Említettük, hogy e kötettel 6 éves ötletünk vált valóra. Ám arról sem feledkezhetünk meg, hogy BSZKRT-történetünk megvalósítása 2008-ban – a Közlekedik a főváros kötettel azonos színvonalon – még leküzdhetetlen akadályokba is ütközött. Az akkor megjelent könyv kivételesen gazdag képanyaga legfőképp a BKV archívumára támaszkodott, ám abban legfeljebb csak mutatóban akad néhány fotó a II. világháborút megelőző korszakról.

Tehát nem túlzás kijelentenünk, hogy könyvünk ebben a formában a fortepan.hu nélkül soha nem készülhetett volna el. A fényképeknek mintegy 80 % származik erről az egyedülálló honlapról, ahol majdnem 40 ezer archív, többnyire családi hagyatékból származó 20. századi felvétel található – az már a mi szerencsénk, hogy nagy számban vannak közöttük olyanok, amelyek épp az általunk vizsgált korszak Budapestjét, annak közlekedését ábrázolják.

De ahogy 2008-ban, a Közlekedik a főváros megjelenése után, most sem úsztuk meg hiányérzet nélkül. Noha kétségtelenül ennek a korszaknak van a leggazdagabb irodalma, ám szeretnénk később – 2012-ben megjelent A villamos aranykora című szöveggyűjteményünkön túl, az itt látható módon – a budapesti közlekedés hőskorát, az 1866–1913 közötti időszakot is feldolgozni, illetve hiányzik még egy alapos HÉV-történet, ami ebből a kötetből kimaradt annak ellenére, hogy a HÉV-ek az 1930-as évektől szintén a BSZKRT zászlója alatt működtek. Ám terjedelmi okokból, illetve amiatt, hogy Budapest akkoriban még lényegesen kisebb volt, és a HÉV-ek legfeljebb egy-két megállót mentek a főváros területén, nem tartottuk feltétlenül indokoltnak, hogy részletesen foglalkozzunk a zöld vonatokkal.

Arra viszont különös hangsúlyt helyeztünk, hogy megismerhessék azt a politikai és gazdasági környezetet, ami a BSZKRT működését befolyásolta, és persze igyekeztünk mindazokat a már-már abszurd részleteket is kiemelni, ami a főváros legnagyobb cégének hétköznapjaihoz ugyanúgy hozzátartozott, mint az olykor példamutatóan hatékony és átlátható, máskor velejéig korrupt, pártpolitikával és ideológiával átszőtt vállalati működés. Nem könnyítette meg a dolgunkat, hogy a könyv megírásakor folyamatosan szem előtt kellett tartanunk azt is, hogy a 20. század első felének példátlan tragédiákban bővelkedő időszakáról írunk, amikor is – ellentétben a II. világháborút követő szomorú, ám többnyire békés évtizedektől – sokkal inkább a történelmi események határozták meg Budapest arculatának változásait, és nem az építészmérnökök, a fővárosi beruházások vagy épp a BSZKRT sárga villamosai.

Legát Tibor – Zsigmond Gábor

KIRÁLY UTCZA
ÜLLOI-ÚT
23.

BEVEZETŐ

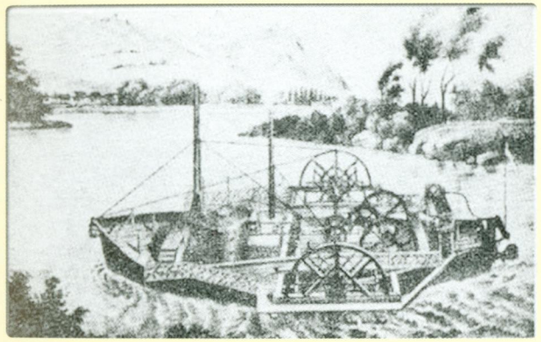
A közlekedés évezredeken át magánügynek számított. A történelmi időkben az utazás kocsival, szekérrel, hintóval és hajóval nagyjából az egész „ágazatot" lefedte. Természetesen nem volt ez másként Pesten és Budán sem. Valójában a 19. század tehet arról, hogy mindez megváltozott. A század, aminek az elején az emberek még félig a középkorban éltek, a végén pedig majdnem a modern huszadikban; amikor már a Hold sem volt túl messze, ahogyan Verne Gyula 1865-ben megírta.

A LOVASKOCSITÓL A GŐZGÉPIG

Míg Európa a huszáros napóleoni háborúkat nyögte, addig a békésebb Nagy-Britanniában gőzmozdonyokkal kísérleteztek – Pesten, Budán és Óbudán ekkortájt nagyjából 60 ezren lakhattak, inkább középkori körülmények között. A következő bő 30 békés évben viszont Pest-Buda mindent megtett, hogy behozza a történelmi lemaradását – és a kibontakozó reformkor igazi csodákra volt képes. Az 1849-ben átadott Lánchíddal például nemcsak az első kőhíd épült meg a két városrész között, hanem a nemesekre kirótt hídvámnak köszönhetően a feudális jogoknak is adtak egy pofont. A város lakossága ebben az időben közel megkétszereződött. Ez pedig már igényelte, hogy a gyarapodó városban az emberek utazni tudjanak. Az úri és egyszerű lovas hintók mellett 1802-ben már 90 bérkocsit írtak össze Pesten. Az egy lóval húzott konflisok és két lóval húzott fiákerek kezdetben főleg a módosabb utasokat várták egy-egy bevásárlókörútra a Vörösmarty térnél vagy a Kristóf térnél, a budai kocsisok pedig leginkább a hajóhíd tabáni hídfőjénél várakoztak. Hogy ez még aligha volt tömegközlekedés – legfeljebb annak valami előfutára –, arra abból is lehet következtetni, hogy a bérkocsik száma csak nagyon lassan gyarapodott, 30 évvel később is mindössze 140 volt belőlük Pesten és alig 100 Budán.

De 1820-ban Pest-Budán is beköszöntött a technika évszázada. Még a híres gőzkorszak is csak gyerekcipőben járt, amikor alig 10 évvel az amerikai Robert Fulton első gőzhajója után egy pécsi lakos ugyanilyen szerkezetet épített a Dunára. Az amúgy osztrák származású Bernhard Antal a Drávaparti, sellyei Öreg-erdőben foglakozott fakitermeléssel, de a fa éppen nem volt túl kelendő. Így aztán épített belőle hajót. Mivel korábban Fulton az európai uralkodói házaknál kopogtatott találmányával, Bernhard is mindjárt Bécsbe hajózott vadonatúj gőzhajójával. Korábban a vezető német mérnök urak még Fulton hajójára is azt mondták, hogy képtelenség lenne a Dunán ilyennel közlekedni, így aztán Bernhard valószínűleg nagy megdöbbenést kelthetett, amikor 1817 májusában kikötött a bécsi rakparton. Hiába nevezte el azonban a Duna első gőzhajóját a császárnéról Carolinának, ez sem Ferenc császárt, sem a bécsi üzleti köröket nem hatotta meg igazán, amelyek inkább saját feltalálóikat kívánták támogatni. Bernhard így elhagyta Bécset, és 1820 márciusában Pest városától kért engedélyt átkelőhajózásra a budai oldalra, a mai Batthyány tér környékére, a Margitszigetre és Óbudára. Hajója viszont még az engedély megérkezése előtt elsüllyedt, és bár felmerült a szándékos szabotázs gondolata, minden bizonnyal a furcsa szerkezet kezelőinek gondatlansága okozta a balesetet.

SZEGED



A Carolina gőzhajót a császárnéról nevezték el

A kőbányai lengővasút szenzáció volt a maga korában, csak éppen a világ nem tudott róla

A hajót kiemelték, így június 16-án reggel lövésszóra elindulhatott az első gőzhajójárat. A hajó menetrend szerint egy vontatott dereglyén vitte az utasokat, minimum 10 krajcárért, de lehetett venni családi jegyet is. A vállalkozás úgy tűnik, messze megelőzte korát. Túlságosan is, ugyanis a hajóhidat bérlő társaság megfúrta az egész projektet azzal, hogy a hajóval átkelőkre is kirótta a hídvámot, mondván, ez is csak a két városrész közti átkelés egy formája. A járatok még 1820 végén megszűntek, és 24 évig senki sem próbálkozott ilyesmivel. Bernhard hajója később valahol a Dráván – a korabeli, nem részletezett beszámolók szerint – „emberi rosszindulat folytán" süllyedt el. Kár, hogy senki nem emelte ki.

A korát megelőző gőzhajó kudarcát talán csak az 1827-ben megépített lebegő vasút múlta alul. Semmi meglepő nem lett volna abban, ha a tudományos-fantasztikus irodalom ekkoriban hazánkból indul hódító útjára, de a Duna első gőzhajója után a kőbányai függővasút is csak pár hónapig tartotta magát. Pedig a lovak által húzott, több mint 7 és fél kilométeres, Kőbánya és a mai Baross tér között faállványokra megépített függővasút gyakorlatilag az első hazai vasútépítési kísérlet volt. (Ne feledjük, hogy Stephenson csak 1825-ben mutatott be sikeres gőzvontatású vasutat.) A tervek egy Bodmer nevezetű badeni sóbánya-igazgató, Henrik Palmer angol építőmester és a Bollinger és társa bécsi mérnökcsapathoz köthetők, de a megvalósításra sikerült megbolondítani a fél magyar arisztokráciát, élén József nádorral. A gyorsan megalakított függővasutas részvénytársaságba beszállt Pest polgármestere, Fellner Benedek, Wenckheim báró, Brudern báró, Dietrich báró, Festetich gróf, Podmaniczky gróf, Teleki gróf és még sokan mások. Már azt tervezgették, hogy a

Az omnibusz 1832-ben jelent meg Pesten

A Ferenciek tere a századfordulón, az omnibusz befigyel

lebegő vasutat továbbépítik Szolnokon át Debrecenbe, sőt Budáról is indítanak egyet, ami egészen Bécsújhelyig fut, és Győrnél a fiumei tengerpartig ágazik el. A részvényeket vették, mint a cukrot. A legnagyobb problémát a megfelelő szakképzettségű munkások hiánya okozta, így végül katonákat vezényeltek ki az építkezésre. Augusztus 20-ra időzítették az átadást, amiről a Nemzeti Újság is beszámolt: „Ő Császári Királyi Főherczegsége, az Ország Nádora, Mária Dorothea Főherczegnével, a magas rangú udvari Dámákkal és Kamarás Urakkal, nemkülönben egész Deputátióval, mely ezen szép munkának végbevitelében fáradozva, jelen volt. A sok ezer gyalogok és számos úri hintókon lévő nézők örömmel szemlélték ezen művet az Ő teljes állapotjában, melyet addig csak képzelni lehetett…" Megnyitásakor utasokat is szállított, de eleve leginkább kő- és téglaszállításra alapozták a nyereséges működést. Csakhogy a kőbányaiak inkább meglévő szekeres fuvarozóikban bíztak, mindenekelőtt az így megszokott mellékesben. Télen viszont az is kiderült, hogy a csavarok elszakadnak, a felhasznált fa túl puha, és a nagyobb szelek miatt a kocsik veszélyesen kilengenek. Végül az egészet bezárták, hogy a felhalmozott adósságot rendezzék az eladásra kínált bontott anyagból, amiből amúgy leginkább a Lánchíd építkezésére jutott.

AZ ISTÁLLÓ ARANYKORA

Az első, valóban sikeres, már-már tömegközlekedésinek mondható vállalkozást az 1832-es év hozta Pestre, amikor egy vendéglátó-iparos, bizonyos Kratochwill János elindította az első társas kocsit, azaz omnibuszt saját városligeti és belvárosi kávéházai között. Az üzletmenet pofonegyszerű volt: a lovaskocsikra néhány krajcárért bárki felszállhatott. A korabeli startup sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy Kratochwill példáját hamarosan követték mindeféle fürdő- és étteremtulajdonosok, illetve egyéb vállalkozó szellemű férfiak. A helytartóság és a városkapitányság persze igyeke-

Az 1903-ban átadott Erzsébet hídon kezdetben csak az omnibusz jelentette a tömegközlekedést

Az első lóvasút 1866-ban. Fotósra még nem volt pénz

Lóvasút a Csömöri úton 1880 körül

zett felügyelni a gyorsan terjedő üzleti modellt, bevezette a kocsik engedélyeztetését, kijelölte az állomáshelyeket és ellenőrizte a viteldíjak, valamint a menetrendek betartását. Idővel arra is figyeltek, hogy a pesti kocsik piros, a budaiak fehér számot kapjanak, amit a jármű mindkét oldalán fel kellett tüntetni. E lépéseket tekinthetjük az első igazi tömegközlekedési intézkedés sorozatnak. Az omnibusz majdnem 100 évig működött Pest-Budán, majd Budapesten: természetesen túlélte a forradalmat és szabadságharcot, de a közúti motorizáció megjelenését is. Az utolsó járat 1929. november 5-én közlekedett Budán, a Szent Imre herceg úton*.

Az omnibusz első konkurenciájára az 1860-as évekig kellett várni. A helytartótanács még 1865-ben lóvasút indítására adott engedélyt a Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) számára. A dolog természetesen már néhány nagyobb nyugati városban működött, és értelme leginkább az volt, hogy több utast lehetett szállítani úgy, hogy a lovak vágányokon guruló kocsikat húztak. A Károlyi Sándor gróf támogatását is élvező vállalkozás első járata a Széna térről a Nemzeti Múzeum előtt éppen a gróf birtokainak irányába, Újpestre indulhatott el 1866. július 30-án. A PKVT részvénytársasági formát vett fel, elnöke Károlyi Sándor gróf lett, alelnöke pedig a Nyugat-Európából hazatért, 48-as hadmérnök Hollán Ernő, a HÉV-ek későbbi szellemi atyja. Kereskedelmi igazgatóvá, majd „vezénylő igazgatóvá" Jellinek Mórt választották, aki később szintén fontosabb szerepet játszott a székesfőváros közlekedésében. Hamarosan a budai oldalon is megalakult egy lóvasúti társaság, itt Festetich Béla gróf állt az üzletemberek élére, és első járatukat a Lánchídtól Óbudára indították 1868. május 18-án. A cég neve Budai Közúti Vaspálya Társaság lett. A pesti oldalon persze jobban ment az üzlet, 1873-ban, a városegyesítés évében a PKVT 7 és fél millió utast vitt és 17,5 %-os osztalékot fizetett. A társaság 5 évvel később,

* Az utcanevek változását a végállomások, forgalmi telepek és egyéb objektumok magyarázatát lásd a függelékben.

Az 1887-ben indult kísérleti villamost még zöldre festették

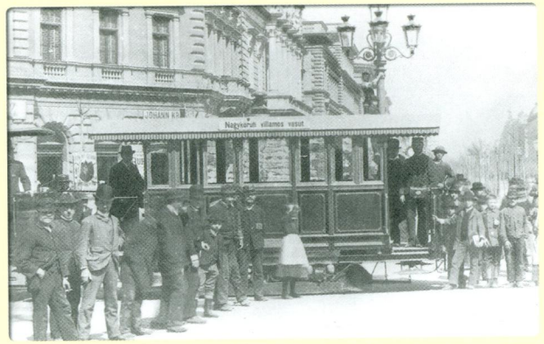
Ilyen volt az 1890-es évek elején az utasáramlás

Pillanatkép az Üllői úton. A villamos már csenget

1878-ban megvette a budai konkurenciát, ezzel megalakult a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT). Egy év sem telt el, és a pesti és a budai lóvasúti hálózatot összekapcsolták a Margit hídra fektetett vágányokkal. Az 1870-es években tényleg beköszöntött a gőzkorszak Pest-Budán. Bernhard furcsa találmánya után sok-sok évvel, 1844-től a bécsi Dunagőzhajózási Társaság hajói már pöfékelhettek a Dunán, de 1872-ben komoly konkurenciájuk akadt. A Hochard Ferenc és Türr István nevével fémjelzett Csavargőzös Átkelési és Hajózási Részvénytársaság kicsi és gyors hajói szempillantás alatt lepipálták a Pest és Buda közötti hajózásban a bécsi céget. A kisméretű dunai, ún. propelláikon évente 3 millióan utaztak!

A gőzgépek pedig nem álltak le. Széchenyi Ödön javaslatára még 1870 tavaszára felépült a Budai Vár oldalában a gőzsikló. Akkor még azzal engedélyezték az építését, ha katonai okból indokolt, el kell bontani. A kocsikat és a gépészeti berendezéseket Bécsből hozták, a hazai ipar még kevés volt ehhez. A kisebbik Széchenyi fiú Budai Hegypálya néven alapított részvénytársaságot és negyvenévi koncessziót kapott a még önálló Buda városától. (Két hónapig a lóvasutas BKVT vitte az üzemet, aztán Széchenyi cége küzdött a kezdeti géphibákkal.) A Várba sokáig csak siklóval lehetett felmenni, ráadásul a Lánchíd tövében már igazi intermodális csomópont létesült: volt omnibuszmegálló, hajókikötő, és innen indult a lóvasút Zugligetbe és Óbudára. Igaz, a gőzgép, pontosabban a magasba emelkedő kémény és a belőle áradó füst sokáig rontotta a Vár látványát, de a kényelem úgy látszik fontosabb volt. A budai polgárság bizonyára nem tiltakozott a hegyi sétákat kiváltó új technikák ellen, hiszen 3 évvel később már az írók és művészek által sem megvetett, jó bortermő Svábhegyen folyt az újabb hegyi pálya építése. A fogaskerekű Európában harmadikként nyílt meg egy svájci és a bécsi Kahlenbergre épített fogas után. A svájci mérnökcsapatnak még Házmán Ferenc, Buda utolsó polgármester adott ki engedélyt. A világ első fogaskerekű vasútjá-

Az utolsó végállomáson



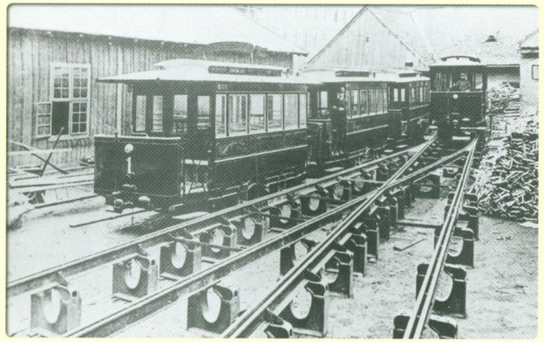
A technika bűvöletében az Oktogon

nak tervezője, Nicolaus Riggenbach maga utazott Budára, és vele jött kollégája, Cathry Szaléz Ferenc is, akinek időközben teljesen elmagyarosodott a neve, hiszen ahogy befejezte az építkezést, újdonsült feleségével egy svábhegyi villa nyugalmában vált igazi budapestivé. A fogas 1874. június 24-i átadási ünnepségen részt vett nemcsak a polgármester, de már a főpolgármester, sőt 4 miniszter és a kormányfő is; Eötvös József villájában tartották az ünnepélyes fogadást. A villát amúgy a fogasos cég, a svájci Internationale Gesellschaft für Bergbahnen meg is vásárolta, ahogyan még az építkezés előtt mintegy 184 svábhegyi telket a biztos haszon reményében. Az elvárt ingatlanüzlet egyébként nem jött be, mert a fogast alig használták, így a telkek sem fogytak. Hiába írta a Vasárnapi Újság a megnyitás után, hogy „a fővárosi közönség pesti része csoportonként özönlik most kifelé a legszebb kirándulási helyére. A Dunán közlekedő apró, csavargó gőzösök állomásai valóságos ostromnak vannak kitéve úgy az alkonyat közeledte felé", a csoda csak három napig tartott, 1877-ben a baseli anyacég már el is adta volna a fogast, de az még a lóvasúti cégnek, a BKVT-nek sem kellett. Végül a fogas életben maradt, ugyanis jóformán mindent megtettek, hogy utasokat szerezzenek. Például a dunai átkelőhajózásra, a budai lóvasútra és a fogasra egyszerre érvényes, hármas átszállójegyet 1 forintért adtak, ami ráadásul magában foglalt egy polgári ebédet 2 deci svábhegyi borral az Eötvös-villában is.

VILLAMOSON A 20. SZÁZADBA

A Pest, Buda és Óbuda egyesítésével megszületett főváros ma már elképzelhetetlen ütemben fejlődött, miközben a városon belüli utazások nagy részét még mindig gyalog vagy lovakkal lehetett csak megtenni.

A lovak városokból való száműzésére sokáig hiába találtak ki millióféle megoldást, az egymást közt reprezentatív sugárutakkal és körutakkal versenyző európai nagyvárosokban. (Nyilván elégséges, ha indokként csak a lovak káros-



Mintha az alsóvezetékes pálya szemléltető eszköze lenne, pedig csak a kocsiszín

Próbafutás a Stáció utcában 1889-ben

anyag-kibocsátását hozzuk fel.) Budapesten ekkoriban több mint 700 lovat kellett tartani csak a lóvasút miatt, és akkor még nem beszéltünk a mintegy 800 bérkocsiról, a közel 500 omnibuszról és az úri hintókról, meg az egyszerű szekerekről, amik keresztbe-kasul poroszkáltak a városon. A gőzvontatás – bár 1863-ban a londoni földalattit is így építették – az utcákon terjengő füst, kosz és hangzavar miatt nem igazán indulhatott el hódító útjára.

Az igazi mérföldkövet Werner von Siemens 1881. május 16-án debütált villamosa hozta el. Ugyan a furcsa szerkezetet biztonsági és városképvédelmi okokból a berlini városvezetés jobbnak látta inkább a város szélén, sőt annak agglomerációjában, Gross-Lichterfeldében engedélyezni, az áttörés így is frenetikus volt. 1883-ban Bécsben már nemzetközi elektrotechnikai szakkiállítást tartottak, ahol egyébként Siemens éppen azt a villamoskocsit mutatta be, amit később Budapestre hozott. Ráadásul a Bécsben dolgozó Egger Bélának köszönhetően a bécsiek már 1880-ban láthattak villamost, sőt az amúgy óbudai születésű és méltatlanul feledésbe merült selfmademan (akinél még Ferdinand Porsche is volt gyakornok) nemcsak Ausztria első villamoskocsiját, de a ma is meglévő legrégebbi osztrák villamosnak, a meredek pályájú gmundenikának megalkotásában is részt vett. A bécsi fiákeresek így aztán a budapesti kollégáik előtt évekkel korábban retteghettek attól a titokzatos varázserőtől („Geheimnisvolle Zauberkraft" – ahogyan a korabeli bécsi lapok írták), ami húzta a kocsikat és kérdésessé tette a munkájuk értelmét.

Budapesten sem kellett sokat várni arra, hogy a világraszóló találmány megjelenjen. Már 1885-ben villamost akart építeni az országos kiállítás idejére a Svájcból hazacsábított Asbóth Emil – a Ganz későbbi vezérigazgatója –, de tervét a budapesti fejlesztésekért felelős, már 1870-től működő, túlzottan óvatos Közmunkatanács lehetetlen kikötésekkel akadályozta meg, sőt később azt is közölte, hogy mindezt „tekintettel a Városliget csekély területére, alig-

A Nyugati pályaudvar és a Teréz körút már nem állandó villamosokkal

Épül a város, száguld a villamos

ha van okunk sajnálni." Nem sajnálkozott azonban a vállalkozó szellemű mérnök, Balázs Mór sem, aki angliai tanulmányait befejezve éppen arról álmodozott, hogyan lehetne villamosokat közlekedtetni Budapesten. Szerencsére jó barátságban volt Siemens-szel, akivel éppen a legszerencsésebb pillanatban „futott össze". A főváros ugyanis heves vitában állt a Jellinek Mór vezette BKVT-val, mert szeretett volna beleszólni abba, merre épüljenek új vágányok, és menynyiért lehessen használni a tömegközlekedést. Csakhogy a BKVT-nak esze ágában sem volt veszteséges vonalakat építeni csak azért, mert a város más irányokba is fejlődik, mint az ő vállalkozásuk. Mivel monopoljoguk volt lóvasutat építeni, és a HÉV 1887. augusztusi elindításával úgy tűnt, hogy a cég kizárólagos szállítója lesz a fővárosiaknak, nem volt mitől félniük. Balázsék viszont nem lóvasútra kértek engedélyt, hanem gépi meghajtású vasutakra, így a kocka el volt vetve. A városházi kételkedők meggyőzésére Balázsék nekiláttak egy próbavillamos megépítésének, amihez a kocsikat Siemens hozta. Az első villamos a még csak formálódó Nagykörúton indult el 1887. november 28-án a Nyugati pályaudvar és a Király utca között. A villamost a hatóságok 10 km/h-val engedték száguldani, de az Andrássy úti kereszteződésben egy lovas rendőr felügyeletével ebből is lassítani kellett. A teljes járműpark a Bécsből érkezett három Siemens kocsiból – két motor- és egy pótkocsiból – állt, melyek egyébként zöld színben csillogtak az késő őszi napon. A kocsik összkomfortosan szállították az utasokat, télen ugyanis kályhával és kéménnyel szerelték fel mindet, nyáron pedig a teljes kocsiszekrényt kicserélték egy szellősebb felépítményre.

A villamos a főváros döntéshozóit is meggyőzte; a lóvasutak kiváltságát már nem gőzüzemmel, hanem villamosokkal kívánták meggátolni. Balázsék Budapesti Városi Vasút (BVV) néven céget alapítottak, az igazgatóság pedig a Kertész utca 22. szám alatt egy szerény, földszintes házban rendezkedett be. Az első „igazi", immáron normál nyomtávú villamosvonalakat 1889-ben nyitotta meg a cég: elsőként

Ilyen volt a pesti korzó a századfordulón

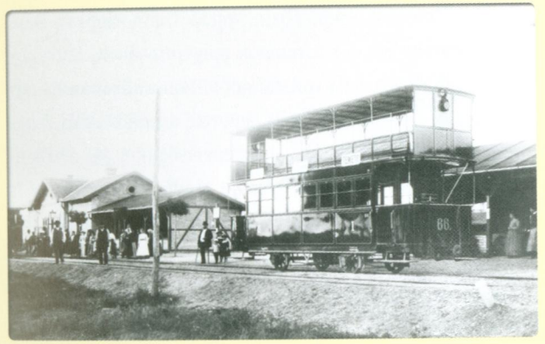
A BVV a Rókus kórháztól a rákoskeresztúri új köztemetőig gőzüzemű vasutat létesített, ami 1891–1893 között működött

a Stáczió (Baross) utcában július 30-án, majd a Podmaniczky utcában szeptember 10-én. Előbbi az Egyetem tértől, a Kecskeméti utcából – a Kálvin téren keresztezve a lóvasutat – a Stáczió utcán át haladt egészen a Köztemető útig (Orczy tér); utóbbi útvonala pedig a Magyar Tudományos Akadémia székháza mellől indult, és a Széchenyi, majd a Nádor és a Gyapjú (Báthori) utcán át jutott ki a Podmaniczky utcára, majd ezen végighaladva az Andrássy út felé, az Aréna (Dózsa György) útra kanyarodott ki.

A BKVT a döbbenettől szóhoz sem jutott. A társaságnak ebben az évben még 1175 lova poroszkált a városban, ami a Monarchia békebeli Magyarországán bizony több mint 6 királyi lovasezrednek felelt meg. A komótos társaságot végül a főváros szólította fel, hogy kezdjen neki vonalai villamosításának. 1895. augusztus 28-án meg is állapodtak arról, hogy 1898 végéig a teljes lóvasúti hálózatot (közel 50 kilométert) átépítik. (Ezzel egyébként a lóvasúti cég a koncessziókat 1948. december 31-ig kapta meg.) Sikerült rendezni a tarifakérdéseket és a hálózatbővítési elvárásokat is, így a főváros végre – legalábbis valamennyire – beleszólhatott abba, hogy milyen irányt vesz a tömegközlekedés fejlődése. Az utolsó lóvasutat 1898. július 2-án a mai Déli pályaudvartól a Széna térig ünnepélyesen elbúcsúztatták, aztán már csak a Margitszigeten járt, afféle látványosságként, egészen 1928-ig.

ÜTÖTT AZ ÁRAM

A BKVT pedig mindössze 3 év alatt villamosította összes vonalát, sőt épített még 92 kilométer vágányt. Villamoserőműveket emelt, istállóit szerelőcsarnokokra, mintegy 300 lóvasúti kocsiját pedig villamosokra cserélte. A gigantikus projekthez (azóta sem volt ekkora villamosberuházás Budapesten) a Magyar Ipari- és Kereskedelmi Bank adta a fedezetet. A cég vezérigazgatója ekkor már a lóvasúti és HÉV-es idők nagyágyújának, Jellinek Mórnak a fia, Jellinek Henrik volt.



A gőzüzemű vasút szenzációja volt az ún. imperiálos kocsi, az egyetlen emeletes vasúti jármű Budapest közlekedésének történetében

A Margit híd budai hídfőjénél

1891-ben Balázs Mór vállalkozását az Angol-Magyar Bank vásárolta meg, és megalapította a Budapesti Villamos Városi Vasút Rt-t (BVVV) – továbbra is Balázs vezérigazgatósága mellett. A két konkurens cég meglepő módon 1894-ben egy időre összefogott és közösen állt neki az európai kontinens első földalattijának megépítéséhez. Az ötletet Balázs Mór bizonyára angliai tanulmányai során leshette el (máshol nem is volt még ilyen). A budapesti földalatti – ami a londonival szemben eleve villamos üzemmel működött – mindösszesze 20 hónap alatt épült meg. Az új csodát 1896. május 2-án láthatta az utazóközönség, de az igazi érdeklődésre csak akkor tartott számot, amikor 6 nappal később az uralkodó is utazott a földalattin – a neki készített külön szalonkocsiban. Ráadásul ezen a napon a császár és király „legkegyelmesebben megengedte, hogy a Ferencz József Földalatti Villamos Vasút (FJFVV) nevét viselje" a különös vonal, melynek működtetését természetesen a FJFVV Rt. látta el, melynek részvényeit egyenlő arányban birtokolta a BKVT és a BVVV.

A sárga villamosokat közlekedtető BVVV és a barna kocsikat futtató BKVT élénk versenye alapvetően meghatározta a budapesti tömegközlekedés képét az I. világháború végéig. Igaz, a századfordulón már egy sor békebeli hangzású cég vett részt a fővárosi tömegközlekedésben, ezek nem rúgtak labdába. Ráadásul a BKVT mellett annak leányvállalataként a HÉV-közlekedést kezében tartó Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) is a Magyar Iparés Kereskedelmi Bank érdekkörében működött, ahogyan a Budapest-Újpest-Rákospalotai Közúti Vasúti Rt. (BURV), a Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV) és a Budapest-Budafok Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt. (BBVV) is. A BVVV mögött álló Angol-Osztrák Bank eközben a Budapest-Szentlőrinci Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt-ben (BLVV) volt érdekelt. Eredetileg mind a budafoki, mind a szentlőrinci cég HÉV-ek üzemeltetésére alakult, de az idők során vonalaikat körbenőtte a város és voltaképpen villamosként üzemeltették a kocsijaikat.

Már ezekből is sejteni lehet, hogy nem kis kavarodás volt a fővárosi vágányokon. Ráadásul a villamosokat még számok helyett színtárcsákkal jelölték, ami kész káoszt okozott. Mivel 1910-ben már kereken 50 viszonylat működött (a legtöbb a BKVT-é volt), így a legkacifántosabb színtárcsák is elfogytak. Ekkor találták ki, hogy az egyes vonalakat inkább megszámozzák. A számozáskor a BVVV a páros, a BKVT a páratlan számokat kapta, így lett az 1-es a BKVT első villamosvonala, az Újpesttől a Nyugati pályaudvarig megépített – ekkor már a Központi Városházát is érintő, egészen az Erzsébet királyné útig meghosszabbított – viszonylat. A BVVV páros számai közül a 2-est és a 4-est a belvárosban, a Szabadság tértől és az Akadémiától induló vonalainak adta, így lett a nagykörúti próbavillamos helyén a 6-os.

CSODA BUDAPESTEN

Nem lehet eléggé érzékeltetni, hogy milyen az, amikor egy találmány megszületése után alig 6 év telik el, és azt már Budapesten is használják. Pedig a villamossal ez történt, sőt itt épült ki Európa első belvárosi villamoshálózata. Nem csoda, hogy ekkoriban még Budapesten tanulta a villamos üzemeltetés alapjait a bécsi és a hamburgi villamosvállalatok későbbi vezérigazgatója, és akkor még nem is említettük az újításokat! Wörner Adolf és Steller Antal az alsóvezetékes (ún. budapesti) rendszer tökéletesítésében és más szabadalmaikkal nemzetközi hírnévre tettek szert, a magyarul nem is tudó Schwieger Henrik a Siemens alkalmazásában érkezett Budapestre, és az első villamos és a földalatti megvalósításán dolgozott. Kőnig Ede, Châtel Vilmos az áramfejlesztésben, Zielinszky Szilárd a vonalak tervezésében és a kiszolgáló létesítmények építésében, Vojtek Ödön, Söpkéz Sándor, Stromszky Sándor a vonalak megépítésében, Sztrókay István a BKVT lóvasúti vonalainak villamosításában és egy sor műszaki fejlesztésben vált ismertté a nemzetközi szakmai közönség számára. Hazai elismertségüket jól érzékelteti, hogy például Balázs Mór, majd utódja, Hüvös József is nemesi címmel vezette a BVVV-t, ahogy a lóvasutat elindító Jellinek Mór fia, Henrik is a BKVT-t.

A két villamoscég harcából a BKVT került ki győztesen, hiszen közel kétszer annyi utast szállított, jóval több villamosa és nagyobb hálózata volt. Egy valamiben viszont mégis a BVVV nyerte a versenyt. A budapesti villamosok ugyanis – talán Balázs Mór cégének elsősége emlékére – a sárga színt örökölték.

A BKVT-t és a BVVV-t az I. világháború gyakorlatilag lenullázta, a háborút követő forradalmak pedig még az emléküket is el kívánták törölni. Ám épp e kataklizma teremtette meg a lehetőséget, hogy egy olyan, kizárólag a főváros érdekeit szem előtt tartó közlekedési társaság jöhessen létre, melynek működésében valóban a főváros közlekedéspolitikája érvényesül. Már 1918-ban Károlyi Mihály kormánya létrehozott egy egységes fővárosi közlekedési céget, ez volt a Budapesti Egyesített Villamos Vasutak (BEVV), 1923. január 1-jétől pedig a 100 %-os fővárosi tulajdonban lévő Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) próbált – legalábbis a hivatalos álláspont szerint – a fővárosi utasok kedvében járni. Csakhogy e nemes célok nem mindig valósultak meg, ám annál többször csorbultak aktuálpolitikai, mi több történelmi okok miatt. Budapest közlekedésének története 1914–1949 ugyannyira tragikus és abszurd, mint bármi más Magyarországon, a 20. század első felében.

A BKVT rövidítése a korabeli pesti vicc szerint: Bocsánatot Kérek, Véletlenül Történt!

Tervek 1980-ig

A vasúttársaság által előterjesztett vonalépítési programban felsorolt vonalak és vonal kiegészítések közül egyesek már kiépültek és üzemben vannak.

Ezek az új beruházási programba azért vétettek fel, mivel a befektetési költségük tőkeemeléssel még nincs fedezve; tehát tényleg az új beruházás terhére lesznek elszámolandók.

Ilyenek: a Felső-erdősori vonal, a Golgota utcai hurokvágány, hurokvágány-kiegészítés a Ferencvárosi pályaudvar mellett, rendező vágány a Ferencvárosi sportpályánál. Úgyszintén az új tőkére esnek a beadványban nem részletezett különféle beruházások címén egyes már kész létesítmények is, ú.n. forgalmi eszközök, kocsiszínek, műhelyek, áramfejlesztő telep-, alállomás- és kábelhálózat-kiegészítések.

Tárgyalás alatt vannak az új tervezetből: Hungária körúton Simon és Tomcsányi utca között építendő vonalrész, a Wekerle-telep–Határ úti vonal, a Tavaszmező–Kun utcai vonal, az Erzsébetfalva–Kispest–Kőbányai vonal, Dráva u.–Aréna úti összeköttető vonal, az új szénpályaudvarhoz vezetendő vonal és a Gyömrői úti vonal.

Kormányhatóságilag már engedélyezett, de még nem épült meg a városligeti hurokvágány és fordító korong.

A pesti oldalon tervezett többi vonal még nem került tárgyalás alá.

Ellenben programon kívül tárgyalás alá vétetett a Kápolna utcai vonal meghosszabbítása. (…)

De a program nem is teljes, amennyiben több oly városrészt nem ölel fel, ahová a városi vasút terjeszkedésének előjogot kellene biztosítani.

Hiányzik a programból a Lágymányos és Kelenföld bevonása a hálózatba a létesítendő Boráros téri hídon át; a svábhegyi vonal összeköttetésben az Erzsébet híddal; a Rózsadombra vezetendő vonal; Óbuda összekötetése a Nyugoti pályaudvar felé; a VII. kerület külső részeinek közlekedési vonalai stb. (….) Az építendő tőkét minimális 45 millióban azért kell megállapítani, mert a fentebb kifejtettek szerint a fejlesztés az előterjesztett program kereteit túl fogja haladni.

A vasúttársaság avégből, hogy az új vonalak megépítésére vállalata jövedelmezőségének kockáztatása nélkül vállalkozhassék, a most érvényben levő területhasználati engedély meghosszabbítását, valamint az új vonalakra is hosszabb engedélyidő megállapítását tartja szükségesnek, s e tekintetben két alternatívát vesz számításba: 1965-ben lejáró engedélyidőt a bruttóbevételekből 10%-os részesedés feltétele esetén, vagy 1980-ig terjedő engedélyidőt, ha a főváros 11%-os részesedést kíván.

(A Budapesti Villamos Városi Vasút fejlesztése ügyében indítandó tárgyalások anyaga, 1914.)

HURRÁ, HÁBORÚ!

Ma már felfoghatatlan az eufória, ami 1914-ben a világháború kitörését kísérte. A közvélemény úgy viszonyult a később több mint 15 millió áldozatot követelő eseményhez, mintha valami vidám szórakozás vette volna kezdetét. Egy nagyszabású mozielőadás bátor hősökkel, csinos lányokkal, pajkos gyerkőcökkel. Magyarországon sem volt ez másként, és csak kevesen gondoltak arra, hogy az a fantasztikus technikai fejődés, ami az elmúlt évtizedeket jellemezte, a hadiiparban sem múlt el nyomtalanul – a kardozós-vitézkedős háborúskodás örökre véget ért. Ennek megfelelően a fővárosi tömegközlekedés számára az első háborús év első hónapjai semmiféle minőségromlást nem eredményeztek. A villamosok ugyanúgy jártak, mint 1913-ban, s a császár ígéretét a hulló levelekről meg a hazatérő katonákról mindenki (vagy legalábbis majdnem mindenki) készpénznek tekintette. Alig egy hónappal a szarajevói merénylet után már ingyen utazhattak a katonák a budapesti villamosokon, és szinte ugyanekkor, 1914. augusztus 12-én adta át a BKVT az Erzsébet hídon átvezető – akkor még alsóvezetékes – villamosvonalat. A 75-ös jelzéssel indított járatot hamarosan a korábban a Ferenc József hídon (is) közlekedő, maratoni távot teljesítő (Városliget–Rottenbiller utca–Rákóczi út–Károly körút–Szabadság tér–Margit híd–Budai rakpart–Ferenc József híd–Vámház körút–Rákóczi út–Thököly út) 15-ös és 17-es is követte a hídon, e villamosok a Tabánt, Krisztinavárost és a Délivasutat is érintették.

Októbertől a BVVV korábban csak halottak napján – és akkor is csak Kőbányán – szolgáló járata, az immár a Népliget–Keleti pályaudvar–Rákóczi út–Erzsébet híd–Rácfürdő vonalon járó 44-es villamos is felmehetett az 1903-ban átadott hídra, így a viszonylag új műtárgy azon ritka kivételek egyike lett, amit mindkét cég használhatott. Hogy mennyire nem vették kezdetben komolyan a világháborút a villamostársaságok sem, jól mutatja, hogy a BVVV 1914-ben fogadta el az 1980-ig tartó fejlesztési tervét.

Tornaterem

A katonák családjaihoz!

A polgármester kötelességének tudja, hogy katona polgártársainak az itthon hagyott családért való gondján könnyítsen. Tudomására hozza tehát minden budapesti családnak, melynek gyámolítója a hazáért fegyverben áll, hogy segítségére, gondjai enyhítésére, mindennemű ügyesbajos dolgában útbaigazításra, tanácsadásra Városi Népsegítő Irodát állít fel. Ez az iroda augusztus 3-án, hétfőn reggel kilenc órakor kezdi meg működését a IV. ker. Papnövelde utcai új iskolaépület tornatermében, és minden nap, ünnepnapon is, reggel kilenctől este hétig nyitva lesz.

Mindenki ismerje hazafiúi kötelességének, hogy ez iroda kiküldötteinek, akik igazolvánnyal és jelvénnyel bírnak, mindenben híven kezére járjon.

Azok a polgárok, akik a Városi Népsegítő Irodában önkéntes szolgálatot akarnak vállalni, a Központi Városházán, a polgármesteri titkárnál jelentkezhetnek.

(Tanácsi értesítés a Városi Népsegítő Iroda felállításáról, 1914. július 31.)

Gábor Andor
A villamos
(Énekli egy halott)

Álltam kint az utca sarkán,
Színt játszottam tarkabarkán.
Jobbra mentem, balra mentem,
Izgalomtól tönkrementem !
Ténferegtem, ténforogtam,
Jellinektől undorodtam,
Zsebembe kinyílt a bicska,
S végre végre
Jött egy villamos kocsicska !
Jesszusom, Jesszusom, Jesszusom !

A peronján álltak százan,
S én, miként ha volna lázam,
Elvonultan, elvadultan
Magamat közéjük fúrtam.
Így szusszant fel ott egy úr: „Ó,
Mit fúr engem, maga fúró ?!”
S mert a bosszúvágy gyötörte,
Zord eréllyel,
Egyik bordámat betörte !
Jesszusom, Jesszusom, Jesszusom !

Föl lévén öltözve netten,
Lakkcipőben rejtegettem,
Mint öreg férj új menyecskét,
Egy picinyke tyúkszemecskét.
Tyúkszemem, az aranyoskát,
Irgalmatlan széttaposták,
Arcomról a bőrt levonták,
„Pardon !” mondták:
S jobb szemem halkan kinyomták.
Jesszusom, Jesszusom, Jesszusom !

Bent a vagon belsejében,
Szétlapították a lépem,
S nem túlságos könnyű testtel,
Rám csücsült egy hentesmester.
Én e szörnyű pillanatban
Lelkem szó nélkül kiadtam.
S nem maradva földi szennybe,
Árva lelkem
Szakaszjeggyel ment a mennybe.
Jesszusom, Jesszusom, Jesszusom !

1915.

Négyen a sokból

Arczt János, BHÉV kocsimester

A háború alatt a BHÉV vonalain a csepeli Weiss Manfréd gyár, a Fegyver- és Gépgyár és a vegyiüzemek anyagának harctérre történő kiszállításában szerzett érdemeiért „koronás vasérdemkeresztt a vitézségi érem szalagján" kitüntetést kapott. Miközben a MÁV Dunapartot összekötő 3 vágányán csak alig 40 vonatnak volt helye, a BHÉV tehetséges kocsimesterének közel tízszer ennyi kocsi forgalmát sikerült lebonyolítania.

Balog Emil, BSZKRT műszaki főtanácsos és főosztályvezető

A népfelkelő mérnök a budapesti erősítési munkákhoz szükséges anyagszállítások gyors lebonyolítása, a HÉV- és a villamosforgalom megszervezése és a fővárosban gyártott hadianyagok elszállításának szervezése után vonult ki a frontokra, például a boszniai vasanyagok rekvirálására, egyes üzemek és gyárak anyagszükségeletének begyűjtésére. Ezek miatt „koronás arany érdemkeresztt a vitézségi érem szalagján" kitüntetést kapott.

Frank Richárd, BSZKRT műszaki tanácsos

A fiumei születésű tüzérszázados előbb az adriai tengerparton, majd a Szerbia elleni hadjáratban vett részt. Az olasz fronton többször is kitüntették. Számos autótiszti tanfolyam után tüzérségi ütegek mellett harcolt a hegyekben. Bronz, majd ezüst „Signum Laudis" után századosi kinevezéssel a „Károly csapatkeresztet" is kiérdemelve tért vissza a polgári műszaki pályára.

Mészáros Kálmán, BSZKRT ellenőr

A szerb harcok után az orosz hadszíntérre vezényelték, ahol többször is megsebesült. Felépülése után gépfegyver osztaghoz képezték ki, majd 1916-ban a román, később újra az orosz harctérre került. Innen az olasz frontra küldték, ahol többek között repülőgépelhárító ütegnél is volt, és ismét megsebesült. Felépülése után már ő vezetett géppuskás kiképzéseket. Később Kunszentmiklóson egy 300 kocsiból álló élelmiszerrakomány megmentésében vett részt, majd lengyel és cseh csapatok ellen harcolt. Számtalan ütközetben harcolt és sok kitüntetést kapott, mielőtt a BSZKRT ellenőreként találta meg civil életét.

A tizennégyes enyhe őszt kemény tél váltotta, ám az embereket nem csak a téli depresszió taszította letargiába. Az év végére egyértelművé vált, hogy ez a háború mégsem olyan, amilyet a moziban látni, és ugyan Budapestet semmiféle támadás nem veszélyeztette, a lakosság életszínvonala érezhetően csökkeni kezdett. Időközben hazatértek az első sebesültek, a postás sorra hozta a gyászjelentéseket. A szolgáltatások minősége sem volt olyan, mint egy évvel korábban – hiányoztak a férfiak.

1915. február elsejétől az egészséges katonáknak már fizetniük kellett az utazásért, az új ingyenjegyesek a hadirokkantak lettek. A BVVV és a BKVT saját hadikórházat létesített, 20 villamoskocsit pedig úgy alakítottak át, hogy a sebesült katonákat egyszerűbben szállíthassák a pályaudvarokról a hadikórházakba. A személyszállító villamosok Budapest erődítési munkálataiból is kivették a részüket: fát, cementet és szögesdrótot szállítottak a gyárakból a város határához. Egyértelművé vált: a bulinak vége, legalábbis annak a reményteli időszaknak, amit később boldog békeéveknek neveztek el.

Hősök

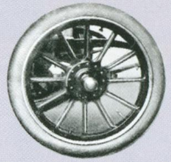
A villamos cégektől már az első hónapokban a dolgozók nagyjából fele, több mint 4000 alkalmazott vonult be, akik a polgári életből magukkal hozott hierarchikus szemlélettel és némi műszaki vénával jó szolgálatot tettek olyan helyeken is, ahol utóbbira is szükség volt, vagyis a katonai szállítások, vagy éppen az újszerű gépfegyveres alakulatok, tüzérségi ütegek bevetésekor. A háború után 30-35 ezer közé becsülték a budapesti katona halottak számát. A Fővárosi Közlöny többször is bővítette a hősi halottak adatait. A nagy véráldozatokra emlékezve később, 1925-ben valamennyi remíz és telephely falán emléktáblákat állítottak, az onnan frontra vonult hősi halottak emlékére. A táblákat egy volt főhadnagy éremművész, Sződy Szilárd készítette.

Hadikórház és jegynyomda nélkül

Az 1914. évi november végétől fennállott hadikórházunk feloszlattatott. A kórházban f. évi június 1-ig tehát 30 hónapon át állandóan napi 90 beteget ápoltak. A megállóhelyek csökkenése tárgyában a keresk. minister úr által elrendelt helyszíni eljárás eredményeképp a BUR és budapesti vidéki vasút vonalain a megállóhelyek száma mintegy 25%-kal csökkentetett. (…) Kiadtunk 5000 pár férfi bakancsot, melyet a hadügyminiszter úr bocsátott rendelkezésünkre és 1000 pár női czipőt, melyet saját műhelyünkben állítottunk elő, páronként 34 koronáért. (…) Az élelmiszer aktiót nagy nehézségekkel fenntartjuk, amikor burgonya nem volt, mindennemű zöldségfőzelékeket adtunk ki, lényegesen a beszerzési áron alul. Jelenleg folyamatban van 250 waggon szén és 100 waggon tüzifa kiosztása. A házinyomda a jelenlegi berendezéssel már nem képes a jegy és nyomtatványszükséglet előállítani, ennek folytán a nyomda kibővítése vált szükségessé. Addig, míg az új gépek beszerezhetők lesznek, éjjeli és nappali munkáscsoportok fognak beállítani, a papírhiányra való tekintettel pedig a menetjegyeket kisebb formában fogjuk előállítani.

(részletek a BKVT 1916–1918. évi igazgatósági jegyzőkönyveiből)

JÖTT, MENT



Volt egyszer egy vállalat, pontosabban részvénytársaság, úgy hívták Székesfővárosi Közlekedési Vállalat Rt. (SZKV), üzletmenetük az omnibuszforgalomtól függött. Csakhogy az 1910-es évekre az omnibuszozást világszerte háttérbe szorította a nagyméretű automobil, vagyis az autóbusz (nem véletlenül ekkor még motoros omnibusznak hívták); a lovaknak egyre kevesebb lapot osztottak, azt is inkább a teherszállításban. Úgy tűnik, hogy az SZKV-nál a 24. órában ismerték fel, az omnibusz csillaga leáldozóban. A cég azonban társaskocsizásra (így is nevezték az omnibuszozást) szóló kizárólagos joga és az apadó bevételei ellenére sem volt érdekelt abban, hogy az olcsó lovaskocsikat a drága, alig pár éve létező buszokra cserélje le. A fővárosnak, ha haladni akart a korral, nem volt más választása, minthogy megszerezze az SZKV részvényeit, az értékes joggal együtt. Ám erre csak a világháború kitörését követően került sor. A lehető legrosszabbkor. Az első buszjáratot így csak 1915. március 1-jén indíthatták el, méghozzá az Andrássy úton, vagyis ugyanott, ahol már volt tömegközlekedés, méghozzá a kisföldalatti. Nem csoda, hogy az utasokat szinte toborozni kellett. Pedig a busznak megállói sem voltak, az Andrássy úton bárki leinthette az aranysárga színű kocsikat.

Amúgy a buszközlekedés megindításának voltak előzményei. 1909-ben, a Phőnix Automobil Rt. indított járatot az akkor még gőzös fogaskerekű menetrendjéhez igazodva Svábhegy és János-hegy között, bár ezeket a járműveket ma már legfeljebb csak mikrobusznak mondanánk. Persze többen is szerencsét próbáltak az új közlekedési eszközzel: egy-egy kirándulóhelyhez, esetleg valamelyik vasútállomás vagy hajóállomás és egy jobb szálloda között indítottak buszokat, de ez még a közelében sem járt annak, amit tömegközlekedésnek hívunk.

Budapesten a buszozás kezdetben vállalkozó kedvű magánszemélyektől függött, pedig Párizsban 1907-ben 150, Berlinben 1910-ben több mint 160, Londonról már nem is beszélve, ahol 200-nál is több busz járt ekkoriban. Viszont a Monarchia császárvárosában, Bécsben is csak 1912-ben döntöttek arról, hogy az omnibuszokat elkezdik buszokra cserélni. Az SZKV 1913-ban került először kapcsolatba a témával, amikor az aradi Magyar Automobilgyár Rt. bejelentkezett a tulajdonos fővárosnál, hogy megvásárolná a céget „buszosítás" céljából. Úgy tervezték, hogy a Várba és a Rózsadombra indítanak Pestről az Erzsébet hídon át buszokat, de a fővárosi közgyűlés 1913. december 17-én inkább pályázatot hirdetett a témában, mivel nem akarták kitenni magukat még egyszer annak az ádáz piaci versengésnek, amit a villamosközlekedésben korábban tapasztaltak. Persze, a két nagy tömegközlekedési cég sem volt rest, a BVVV az omnibuszcégek felvásárlását fontolgatta, a BKVT pedig elindult a főváros pályázatán. A kiírás 1914 márciusában jelent meg: a városatyák 80 járművet akartak és az üzem

Marta, my dear

Az első hazai üzem, ahol már nagyobb tételben készültek autók és buszok, az aradi székhelyű Magyar Automobil Részvénytársaság, vagyis a MARTA volt. 1909-től a világháború kitöréséig működött civilként, ezután a repülőgépmotorokra állt át.

A céget 1912-ben az osztrák Austro-Daimler vette át, a buszok ekkor kerültek a MARTA terméklistájára. Budapest előtt például Aradon bizonyíthattak a MARTA-buszok. A gyár a trianoni döntés után Romániához került, s az ottani Astra gyárral való fúzió után továbbra is autógyár maradt, ahol egész jó kis teherkocsik készültek Aradon a két világháború között.

Motoromnibuszok alkalmazása

Böszörményi Jenő, az első magyar dízelmotor tervezője, az amerikai Westinghouse autógyár Le Havre-i, londoni, majd aradi (MARTA) gyárainak főmérnöke a Magyar Mérnök és Építész Egylet közlönyében már 1912-ben az alábbiak szerint összegezte a főváros közlekedésének általános kérdését: „Budapest közlekedésügyének orvoslására nézve már majdnem tökéletesen kialakultak a vélemények; gyökeres megoldás csak is a földalatti metropolitaine villamosvasutak létesítésével képzelhető el. Sajnos azonban a kérdés annyira akut, hogy úgy fejezem ki magamat: annyira a körmünkre égett, hogy véleményem szerint ma már palliatív megoldás után kell néznünk, mégpedig sürgősen, hogy addig is, míg a megfelelő hálózatú földalatti elkészül, a város fejlődésével hatványozott mértékben megnövekvő közlekedési igényeket kielégíthessük és a mai tarthatatlan helyzet súlyát könnyítsük. Ilyen szükség diktálta, provizórikus megoldást motoromnibuszok alkalmazásában vélem megtalálni."

lebonyolítását. A pályázatra 24 ajánlat érkezett, de a háború kitörése miatt a folytatás elmaradt. Ekkora igény mellett már-már nevetséges (de a Városháza vezetőinek szándékával tökéletesen egybecsengő), hogy végül a főváros lett az első buszüzemeltető – ráadásul önerőből. 1915. március elsején mindössze két autóbusz indult útjára az Andrássy úton, de áprilisban már csak egy járt, mivel a párja tönkrement.

Augusztusban érkezett még két jármű, majd 1916 elején újabb 4-et vásárolt az SZKV, és a vonalat is meghosszabbította a a Kígyó utcáig. De az év végén az abroncsok pótlásának lehetetlensége miatt már le kellett állítani a forgalmat. 1917 januárjában volt még egy nekifutás, ismét érkezett 4 új busz, amelyek forgalmát előbb a nagy hideg, áprilisban pedig a gumi- és benzinhiány miatt állították le „határozatlan időre". Mint utóbb kiderült, 4 év kellett hozzá, hogy a fővárosiak megint buszozhassanak.

XX 1

Amikor 1917-ben megszűnt a budapesti buszközlekedés, a teljes járműpark összesen 11 kocsiból állt. A legelső fővárosi autóbusz az XX 1 rendszámot kapta, és egy Austro-Daimler márkájú emeletes, akkumulátoros (!) kocsi volt. Ugyan a többi buszt már benzinmotor hajtotta, de a lerobbant kistarcsai kocsin kívül bizony mind emeletes kivitelben készült, ráadásul a baloldali forgalom szerint közlekedett.

Örömmel konstatálták

Az installálás nagy csöndben történt, annyira, hogy a közönség az első órákban nemigen látszott tudomásul venni. Az emberek azt hitték, hogy próbajáratot tesz a villamos omnibusz, és inkább szemlélték, mint használták. Az első fordulón nemigen volt utasa a gusztusos és kényelmes járműnek, és a kalauzoknak szíves bátorítással kellett invitálni a közönséget. Csak később, amikor megtudták, hogy 14 fillérrel most már mindenki automobilozhat közösen – lendült föl az üzlet, és lepték el az utasok úgy a kocsi bársonypamlagjait, mint a tetőpadjait. Örömmel konstatálták, hogy az új alkalmatosság simán fut és gyorsan halad.

(Az Újság, 1915. március 2.).

HARCOS KALAUZOK

A századforduló idején a villamostársaságoknál szó sem volt még azokról a szociális juttatásokról, melyek miatt évtizedekkel később irigyelt munkává vált a villamosvezetőé, a kalauzé. Akkoriban nem kimondottan a munkavállalók érdek(képviselete) szerint szabályozták a munkaidő hosszát, a fizetett szabadságot vagy a biztonságos munkakörülményeket. 1900-ban a BKVT igazgatósága olyan ígéretet tett dolgozóinak, hogy 17 óráról 10-re csökkenti a napi munkaidőt, miközben a társaság engedélye kellett a házasságkötéshez és bármiféle dolgozói összejövetel szervezéséhez is.

Ezek után nem csoda, hogy a korszak egyik legnagyobb fővárosi sztrájkját a villamoscégek dolgozói tartották: 1906. október 25-től egy héten át szünetelt a fővárosi tömegközlekedés, a társaságok 3741 alkalmazottjából 2064-en sztrájkoltak, leginkább a villamosvezetők és a kalauzok – a kezdeményezés mögött azonban a vasutas szakszervezet állt. „Háromezer munkás, ha összetart, megrengeti az igazgató urak büszke palotáit! És miénk lesz a győzelem! De ha gyávák maradtok, ha árulók lesztek, szálljon rátok ezer bátor harcos átka, ezer becsületes ember feleségének, gyermekeinek összes nyomorúsága!" – írták a vasutasok a sztrájkfelhívásban, de maguk sem gondolták, hogy a szervezetlen villamosalkalmazottak között ekkora sikert aratnak.

A sztrájkot végül a honvédség és a csendőrség leverte, és a felelősségre vonás sem maradt el, 1907-től mégis javult a dolgozók helyzete. Ám az első hazai városi tömegközlekedési szakszervezet, a Magyarországi Villamos- és Helyiérdekű

A legnagyobb villamosos sztrájk városházi magyarázata

A vizsgálat ezen jelentésünkben foglalt adataiból megállapítható:

1. hogy az alkalmazottak helyzetének javítására irányuló hajlandóság megvolt az egyes vasúttársaságoknál, következésképp az a feltevés, hogy az alkalmazottak törekvései elől ridegen elzárkóztak, legalább ebben az értelemben beigazolást nem nyert. (…) Igaz ugyan, hogy a társaságok által tett intézkedések és adott kedvezmények szerényebb keretekben mozognak, ezzel szemben viszont megállapítható az is, hogy az alkalmazottak részéről támasztott lényegesebb követelések messze túlmentek azon a határon, amelyen belől azoknak jogos és méltányos volta esetleg igazolható lett volna.

A vizsgálat során megállapított azon ténykörülménynél fogva, hogy a sztrájkolók 57,41%-ának 1000 koronától kezdve 2000 koronát is meg haladó illetménye volt, alig állítható fel az – legalább döntő súllyal nem – hogy a személyzet nyomasztó javadalmazási viszonya lett volna fő oka a sztrájknak. (…) Azt különben, hogy mily összeg, illetve fizetés tekinthető elégségesnek, szerintünk nagyon nehéz megállapítani, mert az legtöbbnyire az illető egyénről és az ő saját és családi körülményeitől függ. Hisz a sztrájkban lelkesedéssel és társaik buzdításával számosan vettek részt olyanok, akik 1600–2200 korona illetményt élveznek. (…) Nem lehet tehát elzárkózni azon állítás elfogadhatósága elől, hogy e sztrájk létrejötte inkább az országos vasutas szövetség ténykedésére, mint az alkalmazottak súlyos anyagi helyzetére vezethető vissza. Mert a vizsgálat adataiból, még inkább a sztrájk lefolyásának ismert részleteiből az a benyomás meríthető, hogy az érzelmi és lélektani mozzanatok nagyobb szerepet játszottak, mint a szorosan vett anyagi kérdések.

(A tanács V. ügyosztályának jelentése a villamosvasúti alkalmazottak sztrájkja ügyében tartott vizsgálatáról. 1907. április 30.)

Háborús kalauz-statisztika

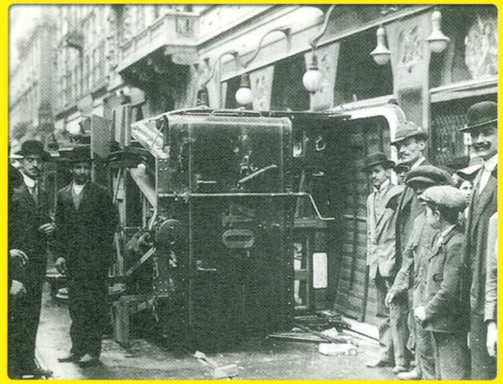
A statisztikai hivatal megállapította, hogy a háború óta Budapesten többen halnak meg, mint ahányan születnek. A háború óta fogy Budapest népessége, és ennek a fogyásnak egyik előidézője: a villamoselgázolások. Mint egy veszedelmes járvány, úgy pusztítják az embert a villamosok. Egy-egy napra hat-nyolc elgázolás esik és a hatóság – úgy látszik – annyira természetesnek, annyira magától értetődőnek találja ezt az állapotot, hogy nem is akar változtatni rajta. És az a különös, az a furcsa, a villamoselgázolás azóta grasszál annyira, mióta nők kalauzkodnak a villamoskocsikon. Mióta minden rossz cseléd a konyhát a villamoskocsival cseréli föl: azóta senkinek sem biztos az élete Budapesten. Sem azé, aki a villamoskocsin ül, sem azé, aki nem fér föl a kocsira. Mi nagyon tiszteljük a kenyérkereső nőket, és a villamoskalauzi mesterséget nem tartjuk olyan ördöngös mesterségnek, amelyet csak férfiak tudnak megtanulni. Hogy ez így van, arra ott a bécsi példa. A bécsi villamoskocsikon is nők osztogatják a jegyet, de mennyire mások a bécsi villamoskalauznők. Tiszták, ízlésesen öltözöttek, udvariasak, ügyesebben, könnyedebben végzik a dolgukat. Nem gorombáskodnak a publikummal és nem élnek vissza a hatalmukkal. A mi kócos, rosszul fizetett villamos cselédlányaink épp a megfordítottjai a bécsi kalauznőknek. És erre a differenciára a pesti publikum fizet rá. De hát mért kell ennek így lennie?! Mit vétettünk, hogy a rosszul fizetett villamos cselédek mi rajtunk töltik bosszújukat?! Elvégre az, hogy a villamosok ne gázolják el a járókelőket, van olyan érdek, hogy ezért az érdekért a vasúttársaságok jobban fizessék az alkalmazottaikat, és a hatóságok ráparancsoljanak a villamostársaságokra, hogy jobban oktassák ki a női kalauzokat, miképpen kell vigyázni a mások testi épségére.

(Világ, 1916. október 15.)

Vérvörös csütörtök

Az 1912. május 23-i nagy budapesti tömegtüntetés az I. világháború előtti legnagyobb munkásmegmozdulás volt Magyarországon. Százezres munkástömeg özönlött be a külvárosokból a parlament elé általános választójogot és Tisza István miniszterelnök távozását követelve.

A rendőrség és a kivezényelt katonaság nem viccelt, az összeütközésnek hat halálos és több száz sebesült áldozata volt. A szociáldemokrata párt a brutalitást látva még aznap délután a tüntetés befejezésére szólította fel a tüntetőket, akik között közlekedési dolgozók is voltak, ám ludditák módjára a villamosokat sem kímélték.



Vasutak Országos Szövetsége megalakulásáig több mint 10 évnek kellett eltelnie. Ekkor a villamosvállalatok már rég (1915-től) hadiüzemmé nyilváníttattak, csakhogy dolgozóik javarészét – több mint 4000 férfit – elvitték a frontra. Addig nőt legfeljebb utasként engedtek a járművek közelébe, ám a háborús munkaerőhiány miatt változott a helyzet. Már 1915 elején megkezdték a női kalauzok kiképzését és munkába állítását. 2000 lány és asszony tanulta meg villámgyorsan a jegykezelés és -árusítás fortélyait, az itthon maradt férfikalauzokat pedig járművezetőkké léptették elő. Valamelyest emelkedtek a fizetések is, de a munkaidő is 14-16 órára. Csodát azonban ezek az átszervezések sem hoztak: a járművek műszaki szemléje elmaradt, egyre több villamost kellett kivonni a forgalomból, ezért a zsúfoltságot több pótkocsival igyekeztek enyhíteni – többnyire hasztalan. Ennek ellenére mind a BKVT, mind a BVVV bevétele emelkedett, elsősorban amiatt, hogy a vállalatok – már hadiüzemként – a legnagyobb fővárosi teherszállítóvá is váltak. Csakhogy 1917-re a háborús konjunktúra is kezdett lecsengeni; egyre több leszerelt, rokkant – és ami később végzetesnek bizonyult –, az orosz hadifogolytáborokban „ideológiailag" edződött férfi dolgozó tért haza és állt munkába. A harcos szakszervezet megalakítása szinte magától értetődő volt, igaz, a mozgalom élén álló két férfi, a későbbi szocdem ikon, Szakasits Árpád, illetve Sajó László a BKVT főmérnöke nem volt katona. Nem sokkal később Szakasitsot felszippantotta a munkásmozgalom, a későbbiekben A villamos című szakszervezeti lap főszerkesztőjeként tevékenykedett, ám Sajóból – mint hamarosan látni fogjuk – a forradalmi villamosozás kulcsfigurája lett. 1918 őszére sokan gondolhatták, hogy beérett a „század eleji vetés", és a budapesti járművezetők, kalauzok is keményen kiveszik a részüket a közelgő világforradalomból. Egy darabig ki is vették, bár ennek elsősorban a tömegközlekedés és Budapest lakossága látta a kárát.

Feminista álláspont

A háborús világ csendéletéhez tartozik a női kalauzok szapulása. A pesti publikum egy részének nincs jobb dolga, mint szakaszjegye ellenében kikémlelni: jobb-e, ügyesebb-e, mint néhai kollegája, a férfi? Szép-e, csinos-e, talán még művelt, disztingvált, esetleg vagyonos is? Az egyik lapban pl. szemére vetik a villamostársaságnak, hogy »cselédeket« alkalmaz kalauzok gyanánt – mert eddig ugyebár, angol lordok teljesítették ezt a szolgálatot? Ők fogdosták össze a hölgyeket felsegítés címén és ők adtak vissza 10-20 fillérrel kevesebbet a váltott pénzből az őket spontán nagyrabecsüléssel körülvevő uraknak és hölgyeknek. A férfi kollegák szak- és magánvéleményeinek is főtárgya a női kalauz. A múltkoriban egy látnoki képességgel megáldott kocsivezető kijelentette egy újságíró előtt, hogy télen a nők lefagynak majd a kocsiról. Közgazdasági lángésznek is bizonyult, mert véleménye szerint a nők megélhetnek a mélyen leszállított munkabérből is. Szóval: a »gyönge nőt« munkájában támogatják az egész vonalon. A sajtó, a közönség, a munkástársak mind megteszik a magukét. Pedig ha mástól nem, a nyomorgó bajtársaktól elvárhatták volna a megértést és főleg azt, hogy nem a kenyéririgység, de a szolidaritás nyilvánuljon meg a nők munkabéreinek az ő sorsukra is kiható leszorítása ellen.

(A Nő – feminista folyóirat, 1915. október 5.)

ŐSZIRÓZSÁS EGYESÍTÉS

Egyre kétségbeejtőbb hírek érkeztek a háborús helyzet alakulásáról 1918 őszén. Heteken belül világossá vált, hogy a háború elveszett – az akkori divatnak megfelelően, nálunk is kitört a forradalom. Az október 31-én megalakult Károlyi-kormány az élet csaknem minden területén gyors demokratizálást hirdetett, ráadásként olyan dolgokat is megígértek, mint az alapvető szolgáltatások (például a szemétszállítás, a fürdők, stb.) fővárosi kezelésbe vételét. Aztán egy gyors minisztertanácsi döntéssel a villamostársaságokat is összevonták, ez lett a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) néven megalakított új vállalat – a régiek közül a BKVT még november 5-én, a BVVV másnap írta alá az átadási jegyzőkönyveket, kényszer hatása alatt.

A BEVV tulajdonosa a fiatal demokrácia szellemében egyszerűen „Budapest székesfőváros közönsége" lett. Csakhogy a BKVT 1,3, a BVVV 3,2 millió korona deficitnél tartott, mielőtt az átadás/átvételre sor került volna, és szerény vigasz, hogy ez a korábbi több száz – nem ritkán 700 – %-os

A nagy kártyás

Károlyi Mihály csak a háború utolsó éveiben vált az ellenzék vezéralakjává. Rajongói már az I. világháború kezdetétől békeharcosként és Tisza István miniszterelnök legnagyobb hatású kritikusaként emlegetik, valójában 1916-ig messze nem tartozott a politika élvonalába, „automobil-baleseteiről és kártyacsatáiról jóval többet hallott a közvélemény, mint parlamenti felszólalásairól." Ám a háború végén, a monarchia összeomlásakor – családja tekintélyének is köszönhetően – körülötte alakult ki az a politikai szövetség, amely 1918. október 23-án az Astoria szállóban Magyar Nemzeti Tanács néven ellenkormányt hirdetett. A testület alapító tagjai a Károlyi-féle Függetlenségi Párt, Jászi Oszkár Országos Polgári Radikális Pártja és a Garami Ernő és Kunfi Zsigmond által vezetett Magyarországi Szociáldemokrata Párt voltak, elnökévé Károlyi Mihályt választották. A Nemzeti Tanács október 25-én a háború azonnali befejezését, az ország függetlenségének megteremtését, a demokratikus reformokat és a nemzetiségekkel való megbékélést követelte az ország területi egységének sérelme nélkül. Egy héttel később, forradalmi kormányerőként maguk szembesülhettek azzal, hogy reménytelen követeléseket fogalmaztak meg.

Agyonkínzott emberek

Villamosközlekedésünk tudvalevőleg már a békében is csapnivaló rossz volt, hisz úgy az állam, mint a főváros mindig elmulasztották a hatalmas társaságokkal szembeni ellenőrzési jogukat gyakorolni. Tehát nem készültek modern kocsitípusok, a személyzet és a közönség egészségét védő berendezések. Azután jött a háború: az egész üzemi felszerelés tönkrement, a kocsivezetőket behívták, minden nyersanyagot a hadsereg elrekvirált, rettenetesen elgyötört, rosszul fizetett és túlmunkát végző személyzet látja el a forgalmat… A balesetek száma horribilisan emelkedett… (…)

Azóta keservesen meggyőződtem róla, hogy az am. kir. gyakorlati ész minden téren csak azt a bölcseséget jelenti, mely szuronnyal és gorombasággal akarja megoldani a társadalmi kérdéseket. Ma már a vak és a legjámborabb nyárspolgár is láthatja, amit különben minden épeszű ember a szörnyű rendelet kibocsátása után egy perccel tudott, hogy

a) a kocsi belsejében életveszélyes tolongás lesz;

b) a finom pesti publikum szokásai szerint cudarul inzultálni fogják egymást az emberek;

c) beteg ember, asszony, öreg, gyermek csak életveszéllyel gázolhat át a túltömött kocsin;

d) mindenki, aki nem autótulajdonos, vagy aki nem tudja a horribilis bérkocsipénzeket fizetni, podgyászával nem juthat el a vasútra;

e) az agyonkínzott emberek az életveszélyes boxolódás helyett inkább az állomás előtt le fognak ugrani…

(Jászi Oszkár írása, Világ, 1918. augusztus 27.)

áremelkedésnek volt köszönhető. A szolgáltatás színvonala sosem látott mélységekbe zuhant, a társaságok orosz hadifoglyokkal próbálták pótolni a munkaerőhiányt, egyes szakmunkák elvégzésére azonban keresve sem találtak hozzáértő embereket. A fizetés is egyre kevesebbet ért, a vezetés és a munkások között gyakoribbá váltak a konfliktusok, egyre népszerűbbekké a politikai szólamok. A háború alatt a lakosság negyede szorult segélyre. A villamoscégeknek hadikonyhákat kellett felállítaniuk az állomásokon, kenyérsütödéket, hentesüzemet létesítettek, tüzelőt gyűjtöttek, még a remízekben is lakásokat alakítottak ki. A közállapotokról sokat elmond, hogy a villamosjegy hátuljára a kukoricakenyér készítésének receptjét nyomtatták.

Az egyesítés a forradalom napján eldöntött kérdés volt: a Károlyi Mihály vezette Nemzeti Tanács már október 31-én azzal bízta meg Sajó Lászlót, a BKVT főmérnökét, hogy Dénes Pál és Weltner Jenő szakszervezeti titkárokkal közösen járjanak el a villamosvasúti társaságok összevonásában. Ez a gyakorlatban úgy nézett ki, hogy Sajóék fegyveres karhatalom kíséretében bevonultak a kocsiszínekbe, és közölték, mától minden másképp lesz. „Sajó Lászlót nemcsak a személyzet üdvözölte lelkesen, de a tisztségviselők tekintélyes száma is benső megértéssel és kitörő, hangos örömmel fogadta"– emlékeztek vissza később a munkatársak.

Az új vállalat megalakítására november 2-án Garami Ernő, a Károlyi-kormány kereskedelmi minisztere is áldását adta, és Sajót és Weltnert miniszteri biztossá nevezte ki. A tervek szerint az új, immár összevont közlekedési vállalat a főváros kezébe került volna, ám a közgyűlés nem kért belőle, pontosabban elvárta, hogy az egységesítés csak azután történjen meg, miután tisztázódtak a tulajdonviszonyok, különben a „jogfolytonosság csorbát szenved". Erre Károlyi kiadott egy kormányrendeletet, melyben leszögezte, hogy a villamosvállalatok a „közvagyonba átvétettek", illetve hogy „a fővárosi törvényhatóság újjászervezéséig a kormánybiztos intézze a vasút összes ügyeit". Ezzel az egykori főmérnök, Sajó László kezébe a hazai tömegközlekedésben addig elképzelhetetlen hatalom került, s a főmérnök derekasan vissza is élt vele.

„Emlékszem 1917 végén, 1918 elején édesanyám aggodalmaira, mivel édesapám rengeteget maradt ki éjjelente. Később megtudtam, hogy fegyverszállítással foglalkozott. A szervezeti munkásoknak szállította a fegyvert, amit ő köny-

Félelmetes módon emelkedik

Az utóbbi napokban nagy elégületlenséget lehet tapasztalni a Budapesti Egyesített Vasutak alkalmazottainak egy része körében. Panaszkodnak, hogy a január elsejére várt fizetésrendezés még mindig nem lépett életbe, és az óraelszámolás tekintetében sem történt változás. Az elégedetlenek – mert nem az alkalmazottak összességéről van szó – azzal fenyegetőznek, hogy ha a vasúttársaság nem teljesíti követelésüket, február elsején sztrájkba lépnek.

De az Egyesített Vasutaknak nem csak az a baja, hogy alkalmazottainak egy része elégedetlen. Az egyik baj például, hogy a bevételek az üzem korlátozása és egyéb körülmények közrejátszása miatt annyira csökkentek, hogy jóformán alig elegendők a személyzet fizetésének a fedezésére, úgyhogy elkerülhetetlen, hogy rövid időn belül a tarifát ne emeljék. Baj, hogy az ingyenutasok száma félelmetes módon emelkedik. Eddig az utasok 30 százaléka nem fizetett a villamosvasutakon, most már csaknem 50 százalék nem fizet. Hozzájárul még a bajokhoz a szénínség is, mely újabb üzemredukciót fog rákényszeríteni a vállalatra. Ma az a helyzet, hogy egész Budapesten mindössze csak hét napra való szénkészlet van. Ha tehát új szállítmányok nem érkeznek – ami valószínű –, akkor újból harminc százalékkal fogják redukálni a forgalmat. A háború első évében a Közútinak és Városi Vasútnak összesen 1220 motor- és pótkocsija volt. Ebből 400 darab használhatatlan, az üzemképes 820 kocsi közül pedig csak 400 marad üzemben.

(Világ, 1919. január 26.)

Kilehelt spanyolbacilusok

A ma reggel felkelőket, különösképp azokat, akiknek pontos időre kellett megjelenni a hivatalokban, gyárakban vagy üzletekben, kellemetlen meglepetés érte. A villamos megállóhelyeken hemzsegtek a szuronyok, erélyes vidéki csendőrök igyekeztek végrehajtani Bódy polgármester rendeletét, amely szerint a villamos belsejében állani tilos, a peronon pedig csak öt ember foglalhat helyet.

A rendelet és a karhatalom teljesen csődöt mondott ismét. A renitens fővárosi közönséggel nem lehet boldogulni. Inkább egymás szájából szívják be a kilehelt spanyolbacilusokat, de majdnem mindenki görcsösen ragaszkodik ahhoz a jussához, hogy villamoson tegye meg az utat hazáig vagy a hivataláig.

(Déli Hírlap, 1918. október 22.)

nyen megtehetett, mert a közúti vasút éjjeli telephelyei felülvizsgálatának ürügye alatt, szolgálati gépkocsin mindezt el tudta végezni" – írja a Politikatörténeti Intézet levéltárában őrzött 1979-es, sokáig zárt anyagként kezelt visszaemlékezésében Sajó Gábor.

A BEVV az első pillanattól kezdve reménytelen vállalkozás volt. Az éhező fővárosban, tüzelő- és üzemanyaghiány, a dolgozók folyamatos elégedetlensége közepette egyszerűen nem lehetett működőképes, az elvárások szerint nyereséges céget üzemeltetni. Sajónak volt annyi esze, hogy nem eresztette szélnek a rutinos szakembergárdát, sőt meghagyta, hogy a munkásoknak legfeljebb személyzeti ügyekbe lehet beleszólásuk, ám intézkedéseivel sem az utasok, sem a dolgozók nem voltak megelégedve. Emelkedtek a jegyárak, a beígért béremelés elmaradt, a szolgáltatás színvonala pedig sehol sem volt a korábbitól. A BEVV teljes gőzzel haladt a csőd felé, Sajó tehetetlenségében egyre radikálisabb és vállalhatatlanabb eszközökkel próbálta jobb munkára bírni az alkalmazottakat. Beöthy Lajosné 25 éves kőbányai dolgozó például a fegyelmi bizottság előtt vallotta eskü alatt, hogy amikor 1919 januárjában szénjárandósága ügyében felkereste Sajót, a miniszteri biztos „a szocializmusról, a kapitalizmusról és a kormány követőiről tartott nagy előadást, de a szén kiutalását megtagadta tőlem, avval az indoklással, hogy az édesapám nagy kapitalista, akikből sokan fognak még lámpavason lógni".

Ennek ellenére a Sajó vezette BEVV például jó reklámérzékkel nekilátott az egységes jegyrendszer megteremtésének, ami azt jelentette, hogy egy 30 filléres jeggyel kétszeri átszállással most már minden villamoson utazni lehetett. A régi világra, amikor százféle jegy volt, és a cégek folyton az átszállásokkal trükközve próbáltak minél több pénzt kicsikarni az utasokból, legfeljebb az emlékeztetett, hogy a vállalat egykori „közúti" kocsijai még mindig barnák, a „városi" kocsijai pedig sárgák voltak.

Bárczy főpolgármester még decemberben nyugdíjazását kérte, és új vezetője lett a városnak, de Sajóéknak nem kellett tartani a simulékonynak, a pénzügyi zavarok és sikkasztások elrendezésében rutinosnak tartott, „kaszinózásban fáradhatatlan", kitűnő kártyás, de azért precíz hivatalnok hírében is álló Bódy Tivadartól sem. Sőt, Bódy még év végén bedobott a közgyűlés elé egy gigantikus városfejlesztési programot, amiben a villamoshálózat fejlesztése, valamint hol föld alatt, hol viaduktokon suhanó gyorsvasúti rendszer kiépítése is szerepelt (és ami talán csak a Károlyi-kormány naivitásával vehette fel a versenyt, egy magasvasúttal aligha). Januárban a kormány megszüntette a dualizmusból örökölt főpolgármesteri tisztséget (addig, majd 1920–1945 között a főpolgármester a kormány megbízottja volt, míg a polgármester a tényleges városvezető), jogosítványait a polgármesternek, Bódynak adta át, de a tervezett reformokat ez sem gyorsította fel. A városházi átszervezések és a velük járó áskálódások mindennaposak voltak, gyakorlatilag arra sem maradt senkinek energiája, hogy a régi villamoscégek kárpótlásáról szóló vitáknak pontot tegyen a végére.

Üdvözlet Oroszországból

Az orosz frontról vagy hadifogságból hazatérő kommunisták még Moszkvában, 1918. november 4-én határozták el, hogy holnapra kiforgatják Magyarországot sarkaiból. Kezdeményezésükre november 24-én Budapesten megalakult a Kommunisták Magyarországi Pártja. Vezetője Kun Béla lett, aki nemcsak szemtanúja volt Lenin forradalmának, de részt is vett benne, mi több megismerkedett a forradalom vezetőivel. Annyira tetszett neki és elvtársainak a dolog, hogy elhatározták, itthon is az Oroszországéhoz hasonló politikai és társadalmi berendezkedés megvalósítása lenne az üdvös. Mozgalmukhoz sokan csatlakoztak a magyarországi szocialista vagy radikális irányzatok hívei közül, leginkább a Galilei Körből, amit a kormány már 1918. január 12-én feloszlatott, és a Károlyiék sem rajongtak érte túlságosan

A LIPÓTMEZEI ÁLLAMI ELMEGYÓGY-INTÉZET 1919. ÁPRILIS 30. ÉS MÁJUS 1-ÉN **MÁJUS ELSEJÉNEK** MEGÜNNEPLÉSÉRE

PROLETÁR ESTÉLYT

RENDEZ.

1. **Ünnepi megnyitó beszéd.** Elmondja: THEWREWK ISTVÁN.
2. **Az I. ker. kiküldött elvtárs ünnepi beszéde.**
3. **Elvtárs!** Alkalmi költemény. Irta Thewrewk István. Szavalja: ZERKOVITZ GYULA.
4. **Klasszikus gyermektáncok.** Előadják: BAKODY ILUS, ifj. FABINYI RUDOLF, FABINYI PAULA és MAGDA.

5. **UJ VILÁG: UJ ÉLET.**

Egyfelvonásos alkalmi szinmű.

Irta: THEWREWK ISTVÁN. Rendezte: ZERKOVITZ GYULA.

SZEREPLŐK:

Vas Pál, Oroszországból visszatért munkásvezér	Zerkovitz Gyula.
Özv. Keményné	Tasch Ili.
Erzsi (17 éves) Keményné leánya	Tasch Szidi.
Komor Béla (24 éves) gépész	Tasch Emil.

6. Chopin: **Nocturne.** Fuvolán előadja: GILL ANTAL. Zongorán kiséri: THEWREWK ISTVÁN.
7. **M. Németh Ella a Magyar Opera művésznőjének éneke** ifj. OLÁH GUSZTÁV zongora kiséréte mellett.
8. **A szinházvendék.** Monolog. Előadja: CSONKA MIMI.
9. **A vén cigány.** Farkas Imre melodrámája. Szavalja: ZERKOVITZ GYULA. Zongorán kiséri: THEWREWK ISTVÁN.

Kezdete fél 7 órakor. Belépő-dij nincs.

Önkéntes jegymegváltás este a szinházalap javára. 1 K, melyért az illető emlékül piros szalagjelvényt kap. Elvtársak! Elvtársnők! Jelenjetek meg mindannyian.

Proletárdiktatura!
Éljen az oroszokkal szövetséges magyar
SZOVJET KÖZTÁRSASÁG

A Vörösör Hadosztály Budapesti Kerületi Parancsnoksága.

28501. V. ó. 1919. szám.

RENDELET.

A villamos vasutakon való közlekedés, különösen az utóbbi időben, valóságos anarchiává fajult. Az utasok rövid és kényelmi utakra használják a közlekedési eszközöket, mig mások fontos és sürgős utakat gyalog kénytelenek megtenni.

Az utasok a villamos vasutak kocsijainak lépcsőin, ütközőin, oldalpárkányain, a csatolt kocsik közötti puffereken, sőt a kocsik tetején is utaznak, veszélyeztetik az életbiztonságot, teljesen lerongyolódik a kocsipark, úgy, hogy néhány hónapon belül azok sem tudnak a villamos vasuton utazni, **akik a megindulóó termelési munkában gyári munkahelyeiket stb. akarják elérni. A leromlott kocsipark használhatatlansága meg fogja bénitani a főváros egész gazdasági életét.**

A villamos vasutak közvagyont képeznek, a proletár állam a meglevő kocsikat azoknak akarja biztositani, akik hivatásuk teljesitésében, mulhatatlanul sürgős és fontos utak megtételére használják a közlekedési eszközöket.

Mielőtt azonban az ezekre vonatkozó intézkedéseket megtenném, figyelmeztetek mindenkit, csak hosszabb és sürgős utakra használja a villamos vasuti kocsikat s elrendelem, hogy azokat, akik a kocsik lépcsőin stb. utaznak, az utvonalak mentén szolgálatot teljesitő közlekedési mozgó őrségek minden további figyelmeztetés nélkül a kocsikról eltávolitják s a büntetés kiszabása végett előállitják a ker. zászlóaljakhoz. A gyermekek rendellenes utazásaiért a szülőket fogom felelősségre vonni.

A kihágást elkövetőket a ker. zászlóaljak 15 naptól 6 hónapig terjedhető kényszermunkára és 1000 K.-tól 10.000 K.-ig terjedhető pénzbüntetésre itélik.

Ezen rendelet azonnal hatályba lép.

Budapest, 1919. évi julius hó 15-én.

JANCSIK FERENCZ s. k.

hadosztály- és ker. parancsnok.

Kellner Albert Vi., Csengery-utca 13.

VÖRÖS VILLAMOS

Miután 1919. március 21-én kikiáltották a Tanácsköztársaságot, 5 nappal később minden húszfősnél nagyobb céget államosítottak. Így lett az „egész népé" az addig „Budapest közönségének tulajdonában lévő" BEVV. A vállalat vezetését a termelési biztosra és egy háromfős direktóriumra bízták, amelyet hivatalosan egy hétfős munkástanács „ellenőrzött". A cég irányításától távol tartották Bódy polgármestert, akitől – mielőtt tisztségétől is megfosztottak – még elvárták az 1872 óta működő és városfejlesztésben legfontosabb intézménynek számító Közmunkatanács végleges felszámolását. Az államosított vállalat a kormányzat elvárásaihoz igazodva legfontosabbnak a munkások utaztatását tekintette. Ennek szellemében az Andrássy útról az omnibuszokat a külvárosokba vitték, hogy villamosokhoz csatlakozó járatokat szervezzenek belőlük. Mivel az infláció miatt a vállalatnak egyetlen utazás háromszor többe került, mint amit az utas ki tudott fizetni, a jegyrendszer újabb reformja is elkezdődött. Az elképzelés szerint a munkásoknak és tisztviselőknek olcsó bérlet, sőt a proletárszülők gyermekeinek ingyen jegy járt volna. A tervek között metróépítés, gyorsvasút és leginkább a külvárosi gyártelepek közlekedésének fejlesztése szerepelt.

Mindez persze egészen másként nézett ki a hétköznapokban. Az állandósulni látszó káoszban mindennapossá vált a villamosok rongálása, illetve a lopások: a tolvajok minden vittek, ami mozdítható,a légféktömlők bronzcsapjait, az ablakok bőrszíjait, sőt komplett ablakokat! Mindez az alkatrészellátás nehézségeivel társulva azt eredményezte, hogy csak minden második kocsi volt üzemképes.

Ahogy a BEVV megalakulásakor, most is Sajó László volt a tömegközlekedési események kulcsfigurája. Valószínűleg korábbi ámokfutásai is szerepet játszottak abban, hogy a Tanácsköztársaság kikiáltása után nem mozdították el, no meg az is, hogy Kun Béláéknak amúgy sem volt megfelelő emberük a feladatra. Jellemző, hogy a proletárdiktatúra dicsőítésére összehívott március 26-i nagygyűlés vezérszónoka egy kalauz, bizonyos Gombkötő, illetve egy S. Német nevű váltóőr volt – ugyanekkor jelent meg a Forradalmi Kormányzótanács IX. számú rendelete is, mely szerint a BEVV „térítés nélkül köztulajdonba kerül". Sajó mellé népi ellenőrt rendeltek, egy igazi keményfiút, Brück Andor lakatost.

A Tanácsköztársaság idején tehát teljes volt a káosz a fővárosi közlekedésben. „Az anyaghiányra jellemző, hogy a Visegrádi utcában korábban lefektetett vágányokat felszedik és másutt használják fel" – írta a korabeli sajtó. A lerobbant villamosokat lóvontatású omnibuszokkal próbálták pótolni, de ló sem volt nagyon; a dolgozók többnyire saját ruhájukat viselték egyenruha helyett; mindeközben a Belügyi Népbiztosság rendeletben kötelezte a BEVV-t, hogy a „villamosforgalmat teljes egészében fenntartsa". „A villamosvasutakon

Még valamit, elvtársaim!

Nekünk a kapitalizmussal szemben vannak bizonyos előnyeink. Ezek az előnyök a következők: először is, hogy kikapcsoljuk magunknak a tőkéseknek a nagy, improduktív fogyasztását, a lakás-luxust, a cseléd-luxust, általában a luxuscikkek gyártását. Ez fontos dolog, de meg nem közeliti azt a termeléscsökkentést, amely a forradalom óta bekövetkezett.

(Varga Jenő felszólalása, a Budapesti Központi Forradalmi Munkás- és Katonatanács bizottságának ülésén, 1919. június 11.)

való közlekedés, különösen az utóbbi időben, valóságos anarchiává fajult. (...) A villamosvasutak közvagyont képeznek, a proletár állam a meglévő kocsikat azoknak akarja biztosítani, akik hivatásuk teljesítésében, múlhatatlanul sürgős és fontos utak megtételére használják a közlekedési eszközöket" – írta Jancsik Ferenc kerületi vörösőrparancsnok, amit Sajó egészen egyedi módon értelmezett. „Egy héttel május elseje előtt azt az utasítást kaptuk, hogy május 1-jére az összes villamost pirosra fessük át" – mondta 1920-ban a fegyelmi bizottság előtt Ellmer Antal kelenföldi művezető, hozzátéve, hogy a munkálatokat Sajó személyesen ellenőrizte. „Például ő utasított, hogy a világ proletárjai egyesüljetek felírás barna helyett sárgára festessék".

A feliratos, vörös villamosok valóban debütáltak május 1-jén a fővárosban, az utasok viszont okkal gondolhatták, hogy kifejezetten ünneprontásra állították ezeket forgalomba, Sajó ugyanis elrendelte, hogy a villamosok kizárólag propagandacélokat szolgálhatnak, ezért a 29 kocsi üresen közlekedett, mozgó hirdetőtáblaként. Hasonlóan tragikomikus volt az az eljárás, amiről Sajó egyik kollégája így számolt be később: „A főmérnök a fegyvergyári munkásságnak mindenben a rendelkezésére álló szolgájává tette a vállalatot, mindenben teljesítettük kívánságukat, így például július elejéig 14 alkalommal változtattuk meg kívánságukra a menetrendet". Majd hozzátette, hogy egy idő után annyira elszaporodtak az abszurd főnöki utasítások, hogy a fenyegetés ellenére sem tudták komolyan venni őket: „Mikor aztán a fegyelem teljesen lezüllött, Sajó egy rendeletet adott ki, melyben a fegyelem helyreállításáért az osztályfőnököket teszi felelőssé, és a rend fenntartására egy külső tekintélyre, a forradalmi törvényszékre kezdett hivatkozni. Mindez már nem használt, úgyannyira, hogy Brück vérfürdő beígérésével sem tudott hatni".

A villamosok megóvása érdekében 1919. július 15-én a Vörös Vasas Hadosztály Budapesti Kerületi Parancsnoksága elrendelte, hogy a vonalak mentén mozgó vörös őrségeket állítsanak fel. A villamoson „garázdálkodókat" már nemcsak előállítani lehet, de akár fél év kényszermunkára vagy durva pénzbüntetésre is ítélhetik. Azt is előírták, hogy a kocsikat kizárólag sürgős esetekben szabad használni, ha lehet, akkor is csak a hosszabb utazásokra, a rövidebb távok esetén az „egészségesebb" gyaloglást ajánlották.

Erzsébetfalva Tanácsköztársaság Forradalmi Törvényszéke.

603. szám. 1919.

Meg nem jelenés esetén elővezettetik

Idézés.

T. Orpor Bertor

(lakik: Török-jellő-u 63.) felhivom, hogy erzsébetfalvai forradalmi törvényszéknél Török Flórisutca 98 sz. az I. emeleten levő 7 sz. szobájában, folyó évi máju hó 2 n. délelőtt 11 órakor a legszigorubb jogkövetkezmények terhe alatt jelenjék meg.

Erzsébetfalva, 1919. évi júniús hó 30 napján.

GELLÉRT SZÁLLÓ

Amikor a román hadsereg 1919 nyarán Budapest közelébe ért, a Tanácsköztársaság vezetői már a bécsi gyorsról küldték elvtársi üdvözletüket a fővárosi munkásságnak. A hirtelen felállt, amúgy egy hétig sem (1919. augusztus 1. és 6. között) működő, szociáldemokrata Peidl-kormány kérésére Harrer Ferenc látta el a főváros polgármesteri feladatait, és augusztus 3-án első dolga volt, hogy autóba üljön, és a Külső Jászberényi útra menjen a román tisztekkel tárgyalni. A pótkávégyárnál lezajlott találkozásra még Sajó László kísérte ki a polgármestert, és jelen volt a magyar hadügyminiszter, Haubrich József is. A várost nem adták át a románoknak, noha azok már Kispesten jártak, azok augusztus 4-én egyszerűen bevonultak Budapestre.

A fővárost ettől kezdve román városparancsnokság irányította a Gellért Szállóból. A katonák sorra foglalták le a városban található élelmiszereket, a gyári gépeket, közlekedési eszközöket, mozdonyokat, röviden bármit, ami mozdítható volt. (A bántalmazás sem volt ritka, állítólag a későbbi főpolgármestert, Terstyánszky Kálmánt is súlyosan megverték ezekben a napokban.) A román katonáknak

Egyenruhás román egyének

Román katonáknak, illetőleg a román hadsereg szolgálatában álló polgári egyéneknek a villamoskocsikon való utazása tárgyában, Mosoiu román tábornok hadseregcsoportjának parancsnoksága a következő rendeletet adta ki:

„A román hadseregnek egyenruhában járó katonai személyei a városi villamosvasutakon ingyen utaznak;

azon polgári személyek, kik a román hadsereg szolgálatában állanak, ugyancsak ingyen utaznak abban az esetben, ha egy olyan igazolványt tudnak felmutatni, mely őket a villamoson való szabad utazásra feljogosítja;

minden más személy tartozik a villamosvasutakon viteldíjat fizetni."

Fentieket azzal az utasítással közlöm az összes forgalmi alkalmazottakkal, hogy egyenruhás román katonai egyének díjtalan utazása elé semminemű akadályt ne gördítsenek; polgári ruhás és a román hadsereghez beosztott egyénektől azonban minden egyes esetben követeljék a román parancsnokság által kiállított igazolvány felmutatását, és ha azt előadni nem tudnák, az illetők jegyváltásra kötelezendők. – Az igazolvány mintái beérkezésük után fognak kifüggesztetni.

(A BEVV rendelete a román hadsereghez tartozók ingyen utazásáról, 1919. szeptember 30.)

Kézről kézre

Minthogy a fertőző váladék kézhez tapad és kézről kézre könnyen átvihető, tartózkodjunk a kézfogástól, kezünket ne dugdossuk sem szájunkba, sem orrunkba. Jegykezelés közben ne nyálazzuk be ujjunkat, mert ezen művelet úgy a jegykezelőre, mint az utasra nézve veszedelmet jelent. Ugyancsak ne nyálazzuk be kezünket pénzváltás, pénzszámlálás közben.

(A BEVV rendelet, 1920. január 20.)

Olvasta Ön már Pitaval bünkrónikáját?

Ez a krónika eltörpül amellett, amit az itt bemutatott gaz társaság elkövetett. — 1. Csernyy József. 2. Kerekes (Kohn) Árpád. 3. Groó Géza. 4. Bonyhádi Tibor. 5. Pap Sándor. 6. Tajti Imre. 7. Dögei Imre. 8. Dr. Telek Ilona. 9. Kökény Eszter. 10. Sturz Károly. 11. Kovács Lajos. 12. Heltai Pál.

Tessék fordítani!

minden járt, így a villamos is – ingyen. Igaz, akkor már az is kész csoda volt, ha amúgy valaki fel tudott szállni egy nagy ritkán megjelenő kocsira, de hivatalosan a románokon kívül senki más nem utazhatott jegy nélkül. A külvárosi területek ezekben a hónapokban szinte teljesen közlekedés nélkül maradtak, a belvárosban sokszor csak este 6 és 8 óra között volt forgalom.

Bő 3 hónap után, november 13-án a nagyhatalmi megállapodások szerint a románok elhagyták Budapestet, 3 nappal később már Horthy Miklós mondott beszédet a Gellért Szállónál. Itt fogadta őt Bódy Tivadar, aki továbbra is polgármesternek tekintette magát. Ahogy arról már szó esett, a Tanácsköztársaság kikiáltása után elcsapták a polgármesteri székből (ez később kifejezetten jó ajánlólevélnek számított), és mindvégig a főváros fontos ügyeinek közelében tudott maradni, bár akkor Horthy fehér lováról odavetett szavai nem ígértek számára sok jót. Nem csoda, hogy Bódy a korábban kompromittálódott városvezetők és vállalatvezetők elleni eljárásokat is gyorsan megindította (amúgy ekkor a 800 ezres városban 110 ezer lakos ellen folyt ügyészségi eljárás), de alig fél évig maradhatott hivatalában; új főpolgármestert neveztek ki, őt pedig a BEVV vezérigazgatói székébe ültették.

De mi lett Sajó Lászlóval? A BEVV 1920. május 18-i fegyelmi határozata megállapította, hogy Sajó „vasútnál kifejtett működését az elmúlt esztendők alatt két rugó mozgatta,

A közérdek kötelező szem előtt tartásával

A magyar vasúti és hajózási főfelügyelőség a mai napon tudomásunkra adta, hogy az eddigi vezetőség eltávolíttatott, a direktórium és az összes helyi központi munkástanácsok feloszlattattak, az ügyek ideiglenes vezetésével az egyes főosztályok, illetve osztálycsoportok alulírott vezetői bízattak meg azzal, hogy felelősségük teljes tudatában a megbízhatóságának és odaadásának ismételten tanújelét adó tisztviselői kar és személyzet támogatásával, a haza és a főváros érdekeit szem előtt tartva, a forgalmat minden eszközzel és fegyelmezettséggel továbbra is fenntartsák.

Ezen rendelkezésnek eleget téve, felkérjük és felhívjuk a Budapesti Egyesített Városi Vasutak összes személyzetét, hogy bennünket a közérdek kötelező szem előtt tartásával munkánkban teljes odaadással, kötelességérzettel és fegyelmezettséggel támogasson addig is, amíg az ügyek vezetésében és rendezésében végleges intézkedések nem tétetnek.

Ágoston Miksa s. k. *Milch Móric s. k.*
Földes Imre s. k. *Sztrókay István s. k.*
Tobiás Károly s. k.

(A BEVV rendelete a direktórium és a munkástanácsok feloszlatásáról, 1919. augusztus 7.)

Utasítás hadból visszatért alkalmazottak újrafelvételéről.

a) A vasútnak hadiszolgálatra bevonult alkalmazottai bevonulásukkor részben kiléptek a vasút szolgálatából, részben továbbra is a létszámban maradtak. Általában az első csoportbeliek a kilépéskor ideiglenes alkalmazottak, az utóbbiak pedig végleges alkalmazottak voltak.

b) A kilépett alkalmazottak újrafelvétele iránt a vasútnak nincs kötelezettsége, a bevonuláskor már véglegesített és akkor le nem szerelt alkalmazottak újrafelvétele pedig kötelező.

c) A visszatért végleges alkalmazottak szolgálati ideje és hadi szolgálatban vagy hadifogságban töltött ideje az illetmények kiszabása tekintetében teljes mértékben beszámítandó. A hadi szolgálatban vagy hadifogságban töltött időnek a nyugdíjazás szempontjából való beszámítása tekintetében pedig a nyugdíjszabályzat határozmányai irányadók.

d) Méltányos esetekben azonban a bevonulás alkalmával kilépett érdemes alkalmazottakat visszavesszük a vasút szolgálatába, ha azok alkalmazását a vasúti szolgálat érdekében előnyösnek tartjuk, és szükség esetén a mai ideiglenes személyzet kevésbé használható részének helyére állíthatjuk be őket. (A BEVV rendelete, 1919. október 13.)

a politika és a féktelen érvényesülési vágy", „tevékenysége kimeríti a szolgálati vétség ismérveit", és „a legsúlyosabb büntetés alkalmazását, a szolgálatból való elbocsájtást követelik".

Ám akkor mindez már csak puszta formalitás volt. Sajót 1919 őszén letartóztatták, Kistarcsára szállították, majd visszsza Budapestre. „Az egyik napon levitték őt a börtönirodába, és ott átadták két darutollas őrmesternek. Apám azt hitte, hogy már mindennek vége. Levitték az utcára, és beültették egy nyitott személygépkocsiba – írta későbbi visszaemlékezéseiben Sajó Gábor. – Elöl, a gépkocsivezető mellett szintén ezekkel a tollakkal ékesített századosi egyenruhában meglátta édesanyám unokatestvérét, Márki Gyula ügyvédet. (...) Hosszú utazás után a gépkocsi megállt egy kis folyó partján. Kiszállt belőle a rokonunk (...), apám is kiszállt az autóból. Márki elkísérte a híd közepéig, és akkor azt mondta, a másik oldal már Csehország, én eleget tettem rokoni kötelességemnek, de ha még egyszer találkozunk, kénytelen leszek eleget tenni tiszti kötelességemnek."

A fővárosi közlekedés csődje

A főváros annak idején megvásárolta a Budapesti Városi Villamos Vasút részvényeinek többségét, hogy így befolyást szerezzen magának a Városi Vasút igazgatására. Később a Károlyi-kormány egyesítette a főváros két közlekedési vállalatát, a Városi és a Közúti Villamos Vasutat, államosította az immár egyesített villamosvasutakat, elcsapta az igazgatókat és az egyesített üzem élére odaállította Weltner Jenő műszerészsegédet, Weltner Jakab szocialista vezér öccsét, aki a közlekedésügy fejlesztéséhez való hozzáértését azzal igazolta be, hogy évek hosszú során át ő volt az, aki a villamosvasutaknál a sztrájkokat rendezte. A főváros közlekedésügyének eme kiváló szakértője azután úgy eligazgatta a vállalatot, hogy ma már több százmillió a deficit, és ez a deficit a mai nagy munkabérek s a kocsipark eddig nem ismert tempóban való folytonosan fokozódó leromlása folytán nap-nap mellett hihetetlen arányokban növekszik.

Az állam már átérzi a helyzet tarthatatlanságát, s a kormány minden módon arra törekszik, hogy az állam kasszájába oly mélyen belenyúló üzemtől valamiképpen megszabadulhasson. Visszakínálták az Egyesített Villamos Vasutakat a fővárosnak is, de ez – mi sem természetesebb – kézzel-lábbal tiltakozik ellene, hogy ezeket a valamikor virágzó, de ma oly nagy adósságokkal megterhelt vállalatokat a teherrel együtt átvegye. A kormány és a főváros között élénk tárgyalások vannak folyamatban a villamosvasutakat illetőleg, de döntést e kérdésben csak akkor lehet várni, amikor a kérdés jogi oldala már elintézést nyert. Ez pedig felette komplikált kérdés, annak dacára, hogy az államosítást úgy a jelenlegi kormány, mint a főváros egészen jogtalannak tartja.

(Szózat, 1919. október 7.)

Sajó, a román, Sajó, a szovjet

A Sajó László főmérnök elleni fegyelmi eljárás jegyzőkönyvében ezt írták: „Büszkén hirdette bolsevista mivoltát és sóvárogva várta a szélső communista irány győzelmét, midőn azonban a hatalom akkori birtokosai szembeszálltak evvel az iránnyal, mérsékelt szociáldemokrataként viselkedett, és a vállalatnál lévő communistákkal egy alkalomban szembe is szállott, hogy pár nap múlva, a communista puccs kikerültével teljesen behódoljon nekik és a proletárdiktatúrát – annak mérhetetlen korruptiója és attrocitásai dacára – teljes erejéből támogassa."

Sajó László 1920-tól egy évig Ungváron bujkált, majd Kassára került, és mivel Csehszlovákiában engedélyezték a kommunista párt működését, rejtőzködnie sem kellett. Ennek ellenére 1922-ben újsághirdetés útján határolódott el a proletárdiktatúrától és a kommunizmustól, majd visszatért szülőföldjére, hogy a román vasút alkalmazottja legyen. „Édesapám olyan jól dolgozott és olyan jól konspirált, hogy a román hatóságok nem is gyanították az illegális kommunista párttal való kapcsolatát. Így aztán nagy volt a megrökönyödés, amikor valaki vallatása során felfedte édesapám tevékenységét, fedőnevét."

Sajó két évet töltött vizsgálati fogságban, de miután nem sikerült semmit rábizonyítani, elengedték. 1931-ben Berlinbe utazott, majd a Szovjetunióba, ahol hamarosan egy vagongyár igazgatásával bízták meg, később pedig a moszkvai vasúti járműjavító műszaki osztály vezetője lett.

Innen vitték 1939 áprilisában a Lubjankára, de – szokatlan módon – három év múlva kiengedték, sőt rehabilitálták is, pedig akkoriban az ilyesmi szinte elképzelhetetlen volt. Az már soha nem derül ki, hogy szabadulása után ügynökként vagy nélkülözhetetlen szakemberként tekintettek-e rá: a németek előrenyomulása miatt családjával együtt Kalmükföld fővárosába, Elisztába evakuálták, ahová nem érkezett meg. Fia visszaemlékezése szerint 1942 nyarán, Asztrahán közelében, a sztyeppén halt meg, teveháton.

NAGY NEMZETI VILLAMOSTÁRSASÁG

Horthy 1919 novemberében híres, tetemrehívásos beszédében ezt mondta a fővárosról: „Mikor még távol voltunk innen és csak remény sugara pislogott lelkünkben, akkor – kimondom – gyűlöltük és átkoztuk, mert nem azokat láttuk benne, kik szenvedtek, akik mártírok lettek, hanem az országnak itt összefolyt piszkát." Talán ő maga sem gondolta akkor, hogy néhány hónap múlva olyan személyek vezetik a „bűnös várost", akik nem csak Károlyi Mihály és Kun Béla Budapestjét gyűlölték és átkozták.

Mivel az önkormányzatiságot megtestesítő ún. törvényhatósági bizottság az 1918-as forradalom után gyakorlatilag megszűnt, a Tanácsköztársaság bukását követően a városirányítás ideiglenes jelleget öltött. Az 1920. márciusi nemzetgyűlési választások után felálló új kormány gyanakvással tekintett a régi (beleértve az 1918 előtti) rendszer fővárosi döntéshozóira, s egész egyszerűen ellenőrzése alá vonta a főváros közigazgatását. Bódynak a választások után pár héttel kiadták az útját, a főváros élére – előbb kormánybiztosként, majd polgármesterként és főpolgármesterként – Sipőcz Jenő ügyészt állították, a budapesti jobboldal vezérének, Wolff Károlynak az emberét, aki korábban Horthy Miklósnak is adott jogi tanácsokat. Tulajdonképpen semmi akadálya nem lett volna annak, hogy a fővárosi választásokig a tetszhalott törvényhatósági bizottságot ismét életre keltsék, csakhogy ez szöges ellentétben állt Sipőcz és társai világnézetével és nemzetfelfogásával. Igaz, hogy a főpolgármester óvatos duhajnak számított ebben a közegben, ám eszme- és képviselőtársai nem tettek lakatot a szájukra, s burkolt, olykor nyíltan antiszemita megnyilvánulásaikkal tették egyértelművé, hogy új korszak kezdődött. Érdemes például Usetty Ferenc képviselőt idézni, aki a témáról szóló nemzetgyűlési vitában a következőt mondta: „Nem lehet, hogy az a régi közgyűlés, ami kétharmadrészben nem volt keresztény, most ebben a keresztény reneszánsz korban vezesse a főváros ügyeit". 1920 májusában már törvénycikk is rendelkezett arról, hogy a törvényhatósági bizottság mun-

A terror eszközeivel

1. A munkára kijelölt időt tényleges munkában kell eltölteni. Tilos tehát a munkaidő alatt mindennemű gyűlésezés, értekezlet, stb. megtartása. Nem engedhető meg az sem, hogy egyesek a közügyek ellátásának ürügye alatt munkaidőben tétlenkedjenek, vagy kijelölt munkahelyüket elhagyják. 2. A szorgalmasan munkálkodók létszámát meg kell szabadítani azon hasznavehetetlenektől, kik tudatlanságukkal vagy hanyagságukkal munkatársaiknak csak terhére vannak. (…) 3. A beteglétszámban lévő alkalmazottak tekintélyes része valójában nem beteg, hanem szimuláns. Felhívjuk tehát a szolgálati főnökségeket, hogy megbízható betegellenőrök működésével az ilyen egyénektől a beteglétszámot, szükség esetén a vasút létszámét is, a vasúti törvény határozmányai segítségével tisztítsák meg. 4. Végül értesítjük alkalmazottainkat, hogy azon egyének ellen, akik a bolsevista időszakban józan gondolkozású munkatársaikat a terror eszközeivel sanyargatták, vagy velük szemben igazságtalanságokat, túlkapásokat követtek el, rendelkezésünkre álló törvényes eszközökkel kell járnunk…

(Tormay Géza miniszteri biztos négypontos rendelete, 1919. augusztus 18.)

Azért vannak a jó barátok

Budapest ma erkölcsi és anyagi romokban hever, pénzügyi egyensúlya megbontva, közművei megzilálva, a munkafegyelem meglazulva. Én, tisztelt közgyűlés, nem ebben az állapotban akarom majd utódomnak átadni, hanem egy új, nagy, újra felépített és minél hamarabb felépített Budapestet akarok majd méltóbb kezekbe letenni. (…) Nemes, de terhes önlábunkon állni, és ha kezünk ökölbe is szorul a rajtunk elkövetett méltánytalanságok miatt, ezeket az öklöket végre mégis ki kell nyitni, és kezünkbe kell venni a munkaszerszámot és dolgoznunk kell, hogy a mi programunk és szent célunk megvalósuljon.

Tisztelt Közgyűlés! Én ebben a munkában számítok a mélyen tisztelt közgyűlés nagybecsű támogatására és céltudatos irányítására, és számítok azon tisztelt barátaim támogatására is, akiket a közgyűlés bölcsessége majd az én munkatársaimul oldalam mellé fog állítani.

(Sipőcz Jenő polgármesteri székfoglaló beszédéből, 1920. szeptember 1.)

Teljes csőd

A mindinkább szaporodó és egymást sűrűn követő összeütközések azt mutatják, hogy a kocsivezetők – dacára a nekik ismételten kiadott utasításoknak és rendeleteknek – nem tartják be az előírt elővigyázati rendszabályokat, melyeknek figyelmen kívül hagyása a vasútnak mérhetetlen károkat okoz és végeredményben a forgalom teljes csődjéhez vezet.

(A BEVV megállapítása, 1919. szeptember 30.)

kája továbbra is szünetel, feladatát pedig egy Sipőcz elnöklete alatt álló ideiglenes tanács látja el.

A fővárosi választásokat 1920 júliusában tartották meg, augusztus 11-én pedig megalakult az új törvényhatósági bizottság, amelyben a Wolff Károly vezette Keresztény Községi Párt (KKP) dominált. Noha a szociáldemokraták mellőzése, illetve az alacsony részvételi arány miatt Wolffék csak a leadott szavazatok felét szerezték meg, a közgyűlésében kétharmados többségre tettek szert, így a pártvezér magabiztosan jelenthette ki: „Bevonultunk ide, mint a főváros ős magyar lakosságának képviselői. Az ős magyar lakosság követeli azt, hogy képviselői a székesfőváros kormányzásában egyedül a keresztény magyar faji érdek jegyében dolgozzanak."

A tömegpárti ambíciókat dajkáló és azt szervezeti működésében is érvényesítő Keresztény Községi Párt az abszolút többség birtokában – noha ez csak 1922-ben lett volna aktuális – a teljes tisztviselői garnitúrát is lecserélte, vagyis beteljesítette választási ígéretét: az „őrségváltást". A párt emberei kapták meg a hivatalok és a közművek vezetői pozícióit, a gyors kádercsere során a politikai megbízhatóság, a pártkötődés és a megfelelő „faji" pedigré jóval többet számított, mint a szakértelem.

A villamosközlekedés különösen fontosnak ítéltetett az új városvezetés programjában, ám odáig nem ért el a kezük. A cég egyelőre állami irányítás alatt állt, a vezérigazgató az egykori polgármester, az ellenzéki Bódy Tivadar volt. Noha Sipőczék már 1920 őszén felmondták az egykori villamoscégek területhasználati szerződését 1922. december 31-i határidővel, és tervbe vették, hogy 100 %-os fővárosi tulajdonban lévő, egységesített, új tömegközlekedési társaságot hoznak létre, ennek akkor még számos akadálya volt.

Az efféle egységesítési eljárást a szakzsargon községesítésnek nevezi, ami korántsem volt új gondolat a város vezetésében, a főváros és a villamoscégek közötti harc a kezdetektől fogva állandó kísérőjelensége volt a budapesti közlekedésnek. Sőt, korábban is! Már a lóvasúti időkben is próbált például a hálózatfejlesztést vagy a tarifakérdéseket illetően beleszólni a főváros a gazdag és befolyásos cégek tevékenységébe, ám ehhez sosem volt elég anyagi és politikai ereje. Ahhoz meg különösen nem, hogy később, az

Béremelés a bliccelésből?

Az összes közúti jellegű kalauzokhoz!

Megértő figyelemmel kísérvén az alkalmazottak nehéz megélhetési viszonyait, az előterjesztett kérelmek elintézéséül elhatároztuk, hogy alkalmazottaink helyzetén könnyítendő, azok javadalmazását felemeljük. Mivel azonban vasutunk mostani bevételei a fenntartási anyagárak folytonos emelkedése miatt erre fedezetet nem nyújtanak, és mert egy esetleges újabb tarifaemelés az általános megélhetést csak megnehezítené, a fizetésemeléshez szükséges összeg csakis úgy teremthető elő, ha mindenkit, aki a villamost használja, a viteldíj lefizetésére rászorítunk és megakadályozzuk, hogy az átszálló- és egyéb jegyekel se történhessék visszaélés. Ez ismét csak úgy hajtható végre, ha a kalauzok kötelességüket a legnagyobb szorgalommal és lelkiismeretességgel végzik. Hogy a kalauzok munkakedvét fokozzuk és őket kötelességüknek a fent vázolt irányban pontos teljesítésére sarkalljuk, a kalauzok oly jutalmazási rendszerét léptettük életbe, mely az elérendő bevételi többletekkel arányos. (…) Mivel a felosztásra kerülő jutalom összege a bevételi többlettel nő vagy csökken: nyilvánvaló, hogy a lanyha és kényelmesen dolgozók a bevételt rontják, és ezzel nemcsak a vasutat, hanem a jutalomösszeget és a felosztási százalékot kisebbítvén, lelkiismeretes társaikat is károsítják, miért is reméljük, hogy ezekkel szemben a személyzet minden egyes tagja kellő ellenőrzést és megfelelő buzdító tevékenységet fog gyakorolni, a hűtlen jegykezelőket pedig haladéktalanul feljelenti.

(A BEVV igazgatóságának hirdetménye, 1920. július 3.)

A főváros felmondja a villamosvasutak szerződését

A Nemzeti Újság ma reggeli száma azt a feltűnést keltő hírt közölte, hogy az a francia tőkecsoport, amely a fővárossal és az egyesített vasutakkal tárgyalást kezdett a budapesti villamosvasutak megváltásáról és egy kézben való megtartásáról, visszalépett ajánlatától és táviratilag tudatta elhatározását Sipőcz Jenő polgármesterrel.

Illetékes helyen azt az értesítést kaptuk, hogy ez a hír igaz, úgyannyira, hogy a francia tőke bekapcsolódásához fűzött reményekről le kell tennünk. Informátorunk nyilatkozata szerint a francia pénzcsoport, amely keresztény alakulás volt, Franciaország belső pénzügyi helyzete miatt lépett vissza ajánlatától, ezért mondott le a budapesti villamosvasútról, amely pedig a külföldi tőkeszempontból egyike lett volna a leghasznothajtóbb befektetésnek.

(Új Nemzedék, 1920. december 4.)

1890-es években saját villamoshálózatot építsen ki, noha voltak efféle elképzelései is. Csakhogy mire konkrét lépésekre szánta volna magát, a forgalmasabb útvonalakat a két nagy villamoscég már megszerezte. A főváros azonban nem tett le arról, hogy tulajdonrészt birtokoljon a közlekedési cégekben. Ezért végül úgy döntött, hogy elkezd BKVT és BVVV részvényeket venni, amivel a két cég – természetesen – legteljesebb mértékben visszaélt. A biztos vevő megjelenésével a papírok ára az egekbe szökött, így a fővárosnak évekig tartó manőverezés után végül 1911-ben sikerült a BVVV részvényeinek többségét – horribilis áron – megszerezni. Ám e „sikert" sajátos módon kezelték a városatyák: jól fizető igazgatósági és felügyelőbizottsági tagságot szavaztak meg maguknak, mi több Bárczy István polgármester az igazgatóság elnöke, Bódy Tivadar alpolgármester pedig a cég alelnöke lett. Mindez kellő munícióval szolgált az ellenzék számára, a politikusokat álláshalmozással vádolták, mivel a városházi munkát – teljes joggal – összeegyeztethetetlennek tartották a cégvezetési feladatokkal. E politikai válság csak a világháború kitörésével került le a napirendről, hiszen attól kezdve már jóval komolyabb bajokkal kellett szembenézni: a dolgozókat a frontra vitték, a cégek csődközeli helyzetbe kerültek, ami pedig 1918–1919-es „totális községesítést" illeti, arról hamar bebizonyosodott, hogy katasztrofális következményekkel jár.

Noha joggal feltételezhető, hogy az 1920-ban felálló új városvezetés elsősorban önös érdekek miatt szerette volna minél előbb magáénak tudni a budapesti tömegközlekedést, és ebben – mint ezt később látni fogjuk – volt is némi igazság, ám ennél sokkal „magasabb rendű" politikai célok is lebegtek a KKP képviselői előtt: „megtisztítani" a fővárosi tömegközlekedést. De már nemcsak a vörös veszedelemtől, hanem attól a haszonelvű, vegytisztán „nemzetidegen" kapitalista hozzáállástól is, ami a régi nagy villamostársaságokra volt jellemző.

Kétségtelen, hogy a BKVT és a BVVV versenye egy sor teljesen felesleges villamosvonal létrejöttét eredményezte, és a cégek üzletmenetében épp úgy, mint az ügyvitelében méretes disznóságok voltak tapasztalhatók már az 1890-es évektől, de ennél sokkal jelentősebb volt az értékteremtés és a modernizációs törekvés. Mert bármit is állítottak a „nemzeti erők" 1919–1920 fordulóján, végeredményben mégiscsak ezek a cégek teremtették meg a fővárosi tömegközlekedést. És igaz ugyan, hogy a villamos megjelenése óta eltelt több mint 3 évtized egyáltalán nem volt híján irracionális elemeknek, ám azt azért korábban senki nem tartotta ördögtől valónak, hogy ezek a vállalatok profitorientáltak. Bár a hamarosan kormányt alakító Bethlen István a szociáldemokratákkal is kiegyezett és a fővárosban is új nemzeti pártformációt indított útjára, a KKP radikális hangja még sokáig meghatározó maradt Budapest életében.

Akadályozzák meg!

1920. január hó 1-jén kiadott rendeletet szó szerint megismétlem: Utasítom az összes forgalmi alkalmazottakat, hogy a jövőben zenélő és kolduló gyermekeknek és egyéneknek a villamoskocsikra való felszállását akadályozzák meg, illetőleg a kocsikon való zenélést és koldulást tiltsák meg.

(BEVV rendelet, 1921. május 20.)

Budapesti Egyesített Városi Vasutak.

Hirdetmény.

Akinek két vagy több betikártyája van, kezelés céljából csak a használni kívánt betikártyát nyujtsa át a kalauznak, mert a feleslegesen átadott betikártyák kilyukasztásából eredő károkért semmiféle kötelezettséget nem vállalunk.

Budapest, 1922. julius hó.

Az igazgatóság.

Revízió

Mindazok, akik Sopron szab. kir. városban vagy a székesfőváros polgármestere által kiadott hirdetményben felsorolt községek valamelyikében születtek, avagy odavaló illetőségűek, tartsák hazafias, szent kötelességüknek, hogy a népszavazásban, amely később közzéteendő napon lesz, és amely Sopron városának és környékének hovátartozásáról dönteni fog, részt vegyenek.

Személyzetünk szavazásra jogosult tagjainak a szavazás színhelyére való utazás céljából szabadságot adunk, ha távozásukat szolgálati főnökünknek idejekorán bejelentik. A birtokunkban levő MÁV jegyeket ez alkalommal kizárólag az ő részükre tartjuk fenn. Ezen jegyek a szolgálati főnök írásbeli szabadság engedélye alapján az elnöki osztályban (V. Lipót körút 22. I. 48.) átvehetők. Hasson át mindenkit az az érzés, hogy ennél nagyobb és szentebb célért magyar polgár még sohase adta le szavazatát! Megcsonkított országunk megfogyatkozott népe vágyakozva és könnyezve tekint hazánk nyugati határa felé, szilárd hittel bízva abban, hogy ha mindenki, akit illet, megteszi kötelességét, Sopron város és környéke a mienk marad, magyar föld marad, most és mindörökké!

(Tormay Géza rendelete, 1921. november 18.)

Oda- és visszautazás

A közeli napok valamelyikén a jelenleg érvényben levő tértijegyekhez hasonló, valamint az annak idején „A ministerelnök szegénysegítő akciója", az „Országos menekültügyi hivatal" és a „Szociális missió társulat" támogatása céljából kiadott jegyekhez hasonló jegyek kerülnek forgalomba, melyeken fekete festékkel e következő szöveg lesz rányomtatva: „E. M. K. E. MENEKÜLTEK"

A nap bármely órájában oda- és visszautazásra érvényes.

Ezen jegyek mindenkor úgy az oda- mint a visszautazásra elfogadandók, tekintet nélkül a napszakra és a kocsin árusított egyéb jegyekre vonatkozó korlátozásokra.

Figyelmeztetem a kalauzokat, hogy a jegyek felmutatóival szemben semmiféle megjegyzésre jogosítva nincsenek és felhívom őket, hogy azok előmutatóival szemben mindenkor udvariasan és előzékenyen viselkedjenek és nekik a szükséges útbaigazításokat kézséggel megadják.

(Az EMKE-menekültek hivatalos utazási kedvezményeiről, 1920. október 12.)

Lopkodják

Miután azt tapasztaljuk, hogy a járművek és a vasút egyéb tartozékainak alkatrészeit, főképen izzólámpákat, légféktömlő fejeket, váltóvasakat, csatlórudakat, pályafenntartási jelzőlámpákat stb. lopkodják, felhívjuk a vasút összes alkalmazottait arra, hogy a vasút tulajdonának ezen megkárosítását éberségükkel akadályozzák meg.

(A BEVV igazgatóságának hirdetése, ami „kifüggesztetett az összes munkahelyeken", 1922. február 15.)

A BEVV felszámolása

A kereskedelemügyi m. kir. Minister úr Őnagyméltósága f. é. június hó 2-án megjelent rendeletével megalakította a Budapesti Egyesített Városi Vasutak felszámolására hivatott felszámoló-bizottságot, amelyet a felszámolás befejezéséig egyúttal az üzem vitelével is megbízott. Értesítem a vasút személyzetét, hogy a felszámoló-bizottság, amelynek elnöki tiszte reám ruháztatott, az ügyek vezetését átvette és működését megkezdte. Amidőn ezt a személyzet tudomására adom és közlöm, hogy a vasúti üzemvitel jelenlegi szervezete egyébként továbbra is változatlanul fennmarad, úgy a magam, mint a bizottság tagjai nevében biztosítom a vasút szolgálatában álló tisztviselőket és alkalmazottakat, hogy minden méltányos kívánságuk részünkről megértő jóindulattal fog találkozni. Legyenek meggyőződve róla, hogy addig, amíg megbizatásunk tart, igyekvésünk oda fog irányulni, hogy a nehéz viszonyokkal való küzdelmet elviselhetővé tegyük, a munkakedvet fokozzuk és a vasút érdekében teljesített önzetlen tevékenységet elismerjük.

A személyzettől ezzel szemben elvárjuk, hogy kötelességét odaadással végezze és a vasút szolgálatába helyezze tehetségének és munkaerejének teljességét. Mindenki azon a helyen, ahová állíttatott, töltse be hivatását azzal a buzgósággal, amellyel a vasútnak és lelkiismeretének tartozik. Ha így lesz, akkor reméljük, hogy együttes erővel sikeresen fogjuk megoldani azt a feladatot, amelynek teljesítésével megbizattunk.

(Tormay Géza határozata, 1921. június 8.)

MI LESZ EBBŐL?

A megoldhatatlannak látszó pénzügyi káoszban az új ország- és városvezetés sem tehetett mást, minthogy már 1919. szeptember 1-jén megduplázta a jegyek árát – alig fél évvel a Tanácsköztársaság ingyenes utazást dédelgető tervei után. Majd két hónap elteltével újabb durva áremelést hajtottak végre, és a következő 3 évben majdnem tucatszor drágítottak. Közben a napi sajtó nem győzött azzal a pénzszórással és a felelőtlenséggel foglalkozni, ami a BEVV alatt zajlott. De az utasok nemcsak drága jegyeket és botrányos történeteket kaptak, azt is meg kellett érteniük, hogy gyakran nem jár a villamos. Először 1919. augusztus 4. és 18. között fordult elő, hogy a külső városrészekben a szerelvények el sem indultak, de a belvárosban is csak este 8-ig, szeptemberben pedig már csak 6-ig lehetett utazni. Ha jött is a villamos, akkor sem volt bizonyos, hogy az utas célba ért – a váratlan leállások mindennaposak voltak.

1919. augusztus 15-től 12 hosszabb útvonalon közlekedő viszonylatot szüntettek meg, novemberben további 14-et, számos járat útvonalát módosították. A megállóhelyek számát is állandóan csökkentették, mégpedig azért, hogy a gyakori indulások és fékezések miatti energiát meg lehessen takarítani. 1919 karácsonyán egyetlen kocsi sem hagyta el a remízeket, és utána sem sokkal több. A következő év sem indult rózsásabban: február elejétől 6 héten át reggel 9 előtt és délután 5 után nem volt közlekedés. 1920 márciusától javítottak valamit a helyzeten, de még az év végén is csak a járművek fele tudott útnak indulni.

A bajok egyik legfőbb forrása az volt, hogy a lerongyolódott kocsikat nem tudták javítani. Ekkoriban 28 különféle villamos típus és 15 féle pótkocsi volt használatban, összesen 21 féle különböző vontatómotor és legalább 20 féle menetkapcsoló. De alkatrész nem volt semmihez, a városszerte korrodálódott vezeték-tartóoszlopokat sem tudták kicserélni, mert az addigi kizárólagos beszállítót (a zólyombreznói vasgyárat) időközben Csehszlovákiához csatolták. Ráadásul Budapest mintegy 400 kilométeres vágányhálózatán több mint 15 különféle sín futott.

Disznót, répát

A háború után a fővárosban az élelmiszerellátás tragikus állapotokat mutatott. Mivel a rekvirált tehergépkocsik és lovak döntő része a frontokon maradt, így alig akadt szállítójármű az egész városban. A BEVV ezért 1919-ben 6, a villamosvágányokra szánt hússzállító kocsit rendelt a Váci úti Schlick gyártól. Ezek persze nem mozgó hentesüzletek voltak, hanem a vásárcsarnokoknak a villamos vágányhálózattal ekkoriban még meglévő vágánykapcsolatát használva vitték a félsertéseket a vágóhídról a kofákhoz. A szürke, behemót, kocka tehervillamosok beváltak, így hamarosan a főváros villamoscége 30 zöldségszállító kocsit is használatba vett hasonló célokra.

A BEVV fennállása alatt egyébként más kocsikat nem is vásárolt, leszámítva két használtan beszerzett pályakocsit. Saját műhelyében viszont épített még 11 egyszerű kivitelű sínvályútisztítót, melyek már arról tanúskodnak, hogy a villamospálya – főleg az alsóvezetékes vonalakon – mielőbbi sürgős karbantartásokat igényelt. Utasokat is szállító villamosokról szó sem lehetett, és még sokáig szóba sem merte hozni senki.

VILLANYBUSZ

A fővárosi autóbuszközlekedés 1917-ben határozatlan időre leállt. Az SZKV szinte feltűnés nélkül átomnibuszozta az 1918–1919-es eseményeket, majd 1921 szeptemberében – teljesen váratlanul – ismét buszos projekttel lépett színre. A vállalat Bécsből szerzett 5 használt járművet, amelyeket hajóval szállítottak Pestre, de nem ettől voltak különlegesek: a kocsikat nem benzin hajtotta, hanem a villányáram. Vagyis elektromos hajtású buszok indultak meg az Aréna út és az Apponyi tér között, és azért csak e pesti szakaszon, mert az akkumulátoros kocsik egyszerűen nem tudtak áthaladni a Lánchíd emelkedőjén. Hiába került a slágerlista élére az „Éjjel az omnibusz tetején" kezdetű dal, hamar bebizonyosodott, hogy az új közlekedési eszköz – a gazdaság konszolidációjával párhuzamosan – Budapest közlekedésben is komoly szerephez jut.

Noha a bécsi buszok nem a megbízhatóságukról voltak híresek (ne feledjük, e konstrukció még napjainkban is kísérleti stádiumban van), a régi, 1915–1917 között közlekedő járműveket – már amelyek túlélték a zavaros korszakot – pedig benzinhiány miatt nem lehetett forgalomba állítani, a SZKV nyereséggel zárta az évet.

A „villanybuszok" omnibuszokkal párhuzamos karrierje csupán két évig tartott, a főváros 1923-ben új vállalatot hozott létre. Az SZKV kezében csak a gyeplő maradt, a buszok gondozását ugyanis a Székesfővárosi Autóbusz Üzemre (SZAÜ) bízták, amely a húszas évek meghatározó tömegközlekedési cégévé vált – egyúttal az egységesített villamosvállalat konkurenciájává is. Ugyan a főváros mérlegelte, hogy összevonja a busz- és villamos üzemvitelt (a buszok amúgy is sárgák voltak), de ezt egyelőre elhalasztották. Azt viszont nem halasztották el, hogy előírják, a jövőben beszerzendő kocsik esetében a budapesti igényekhez alkalmazkodva nincs szükség a buszokon emeletre; egyúttal javasolják, hogy lehetőleg csak egy lépcsőn kelljen felszállni a kocsikra. Kötelező előírásként szerepelt az is, hogy az ülések párnázottak legyenek.

Budapest, Újpest, személyszállítás

Mielőtt létrejött volna a Székesfővárosi Autóbusz Üzem, 1919-ben megjelent a színen a Budapest–Újpest Személyszállítási Rt. (BUSZ Rt.), ami nevéhez híven Budapest és Újpest között indított járatot, nem is akármilyen busszal! E cég tulajdonába került ugyanis az a Kistarcsán készült jármű, ami 4 évvel korábban elsőként is szerepelt a pesti buszközlekedésben, ám meghibásodása miatt nagyon hamar ki kellett vonni a forgalomból.

Az ördög műve

Voltak, akik a járművek 12 km/h maximális sebességét is észveszejtő száguldozásnak, a gyanús emeletes járműveket egyenesen az ördög művének tekintették (pedig az 1915-ös indulás egyik kocsija szintén emeletes volt), míg mások attól féltek, hogy a kocsik tönkreteszik az utakat. Ráadásul, mivel még nem lehetett állva utazni (dohányozni annál inkább) és kevés volt az ülőhely, sokszor könnyebb volt lemaradni egy-egy járatról, mint felszállni rá.

FELSŐVEZETŐK

BUDAPEST-SZÉKESFŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI R.T.

Hiába döntött úgy a Sipőcz Jenő vezette közgyűlés, hogy felbontja a közlekedési társaságok területhasználati szerződését, 1921 májusában miniszterelnöki rendelet született arról, hogy a BEVV-et ún. közkereseti társasággá alakítják át, ami azt jelentette, hogy az egykori villamoscégek tartoznak felelősséggel a működéséért. „Budapest székesfőváros közönségét" törölték a tulajdonosok közül, amivel Bódy Tivadar vezető pozíciója is csorbult.

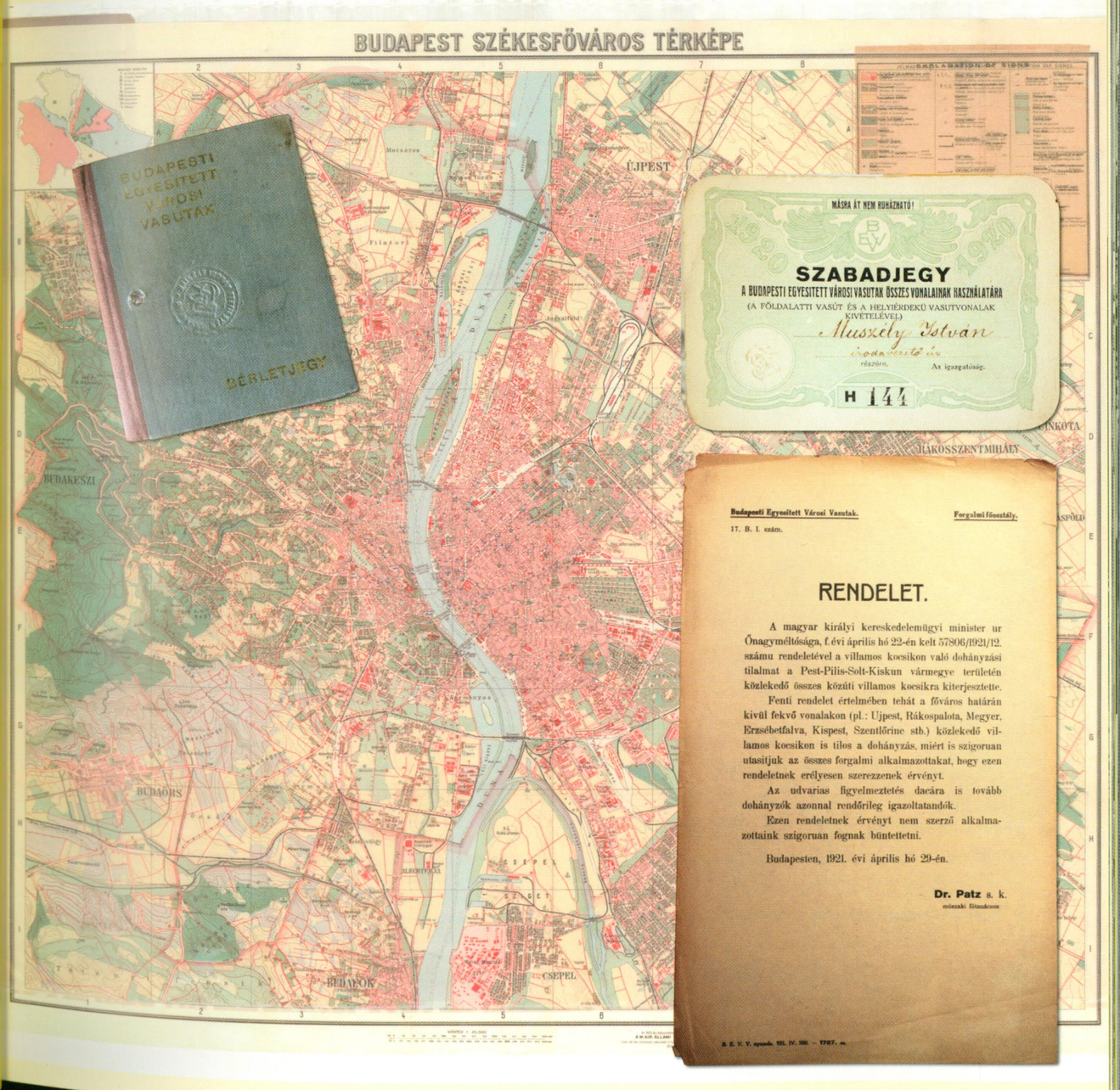
A katasztrofális helyzet láttán azonban az egykori részvénytársaságok már nem igyekeztek a több mint 3 éve elvett cégeket rendbe tenni, például jelentősebb beruházásokkal, igaz, ennek nem is volt – a szánalmas anyagi helyzet miatt – realitása. Szinte kizárólag tűzoltás zajlott, olyan rapid tevékenység, ami csakis arra korlátozódott, hogy lehetőleg minél több villamost állítsanak naponta forgalomba. Ráadásul vészesen közeledett 1922. december 31-e, a területhasználati szerződés lejárta, vagyis a társaságok már csak azért sem törték magukat, mert nem sejtették a főváros szándékait. Vagy éppenséggel nagyon is sejtették... Egészen pontosan csak annyit tudhattak, hogy a közgyűlés létrehozott egy 12 tagú albizottságot kizárólag a KKP tagjaiból és szimpatizáns szakemberekből. Ez a bizottság zárt ajtók mögött ülésezett, de azt egy percig sem titkolta, hogy az új, egységes közlekedési vállalat megalapítását készíti elő. Ne gondoljuk azt, hogy a bizottságban kizárólag olyanok ültek, akik legfeljebb a „nemzeti reneszánsz" vagy az „őrségváltás" szólamait harsogták. Ellentétben a Tanácsköztársaság ámokfutóival, a rémes állapotok láttán a bizottság tagjai higgadtságról és realitásérzékről tettek tanúbizonyságot.

1922-ben felszámoló bizottságot hoztak létre Tormay Géza (Tormay Cécile írónő öccse) miniszteri biztos, kereskedelmi és közlekedési államtitkár vezetésével. A bizottság 5 miniszteri tanácsosból, Rényi Dezső alpolgármesterből, Till Antal tanácsnokból és Kuncz Ödön egyetemi tanárból állt. A

Támadó deficit

A budapesti villamosvasutakat és érdekszférájába tartozó vicinálisokat a forradalom 1918. november 5-én szocializálta és egyesítette. Ezt a forradalmi intézkedést a Károlyi-kormány később szentesítette, és attól fogva a villamosvasutak Budapesti Egyesített Városi Vasutak címen állami kezelésben vannak. Ez Egyesített Vasutak az állami kezelésben körülbelül 130 millió korona deficitet produkáltak. Most aztán a kormány egy rendelettel oldja meg a bonyodalmas ügyet, mely rendelet ma jelent meg a hivatalos lapban. A rendelet, miután megállapítja, hogy a Közúti, a Burvasút, a Városi, a földalatti vasút a szentlőrinci, továbbá a budapesti helyiérdekű vasutak tulajdona az alapító részvénytársaságokat illeti meg, elrendeli, hogy a Budapesti Egyesített Városi Vasutak, amely eddig közkereseti társaság formájában ezeket a közlekedési üzemeket vezette, föl fogja számolni. Egyúttal intézkedik a rendelet, hogy az ügyek vitelére fölszámoló-bizottság alakuljon. Addig is a vasutak működésüket egyesítve folytatják, és a fölszámolás befejeztéig az üzem vezetését a kinevezendő fölszámoló-bizottság végzi. Ezután úgy intézkedik a bizottság, hogy a szocializálás óta máig és mától kezdve a likvidáció végleges befejezéséig támadó deficit a vasútüzemet terheli. Ma aztán az a helyzet, hogy a villamosvasutakat továbbra is bizottság fogja vezetni, ellenben a deficiten, amelyet az állami felügyelet alatt működő egyesített villamos produkált, ezen a deficiten az alapító-társaságok osztozkodnak.

(Világ, 1921. május. 11.)



tömegközlekedés további pusztulásának gátat szabva a napi üzemeltetés biztosításában a villamoscégek korábbi vezetői, szakemberei is részt vettek, miközben megkezdődtek az új vállalat, a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt. (BSZKRT) megindításának előkészületei. A munka decemberig tartott; a cég alapító okiratát 1922. december 27-én írta alá az alakuló közgyűlés elnöke, maga a pártelnök Wolff Károly és jegyzője, Szabó Imre; az okmányt Rényi Dezső és Platthy György hitelesítette. A következő évben sorra vették át kártalanítás után a régi cégeket. Előbb a BVVV írta alá a megváltási egyezséget 1923. február 16-án, a BKVT augusztus 3-án. A céghez került a kisföldalattit üzemeltető Ferenc József Földalatti Vasút, a Budapest–Szentlőrinci Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt (BLVV), a búrvasútként ismert Budapest–Újpest–Rákospalotai Közúti Vasút Rt., az újpesti, rákospalotai forgalomban érdekelt Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV).

A BKVT és a BVVV vagyona együtt több mint 145 millió koronát tett ki, a többi 4 cég vagyona valamivel több mint 25 millió koronát. A 6 cég helyére került BSZKRT 500 millió korona alaptőkével alakult meg.

De hiába röpködtek a százmillió koronák, ahhoz, hogy valamit tenni lehessen, nemcsak papírokra, valódi pénzre is szükség lett volna. A magyar pénz pedig a brutális infláció miatt nem ért semmit, éppen 1923-ben jelent meg az 1 millió koronás bankjegy. Így aztán a főváros mintegy 25 millió dollár hitelt vett fel nyugat-európai bankoktól, amiből persze más közműcégeknek is jutott. Ráadásul a járműállománynak csak a 60 %-a tudott részt venni a forgalomban, az átlagos utazási sebesség pedig alig haladta meg a 10 km/h-t. Úgy tűnt, a közlekedés teljes csődjével kell szembenéznie az új társaságnak, melynek menedzsmentjében természetesen a Wolff-párt prominenseinek színe-javát találhattuk.

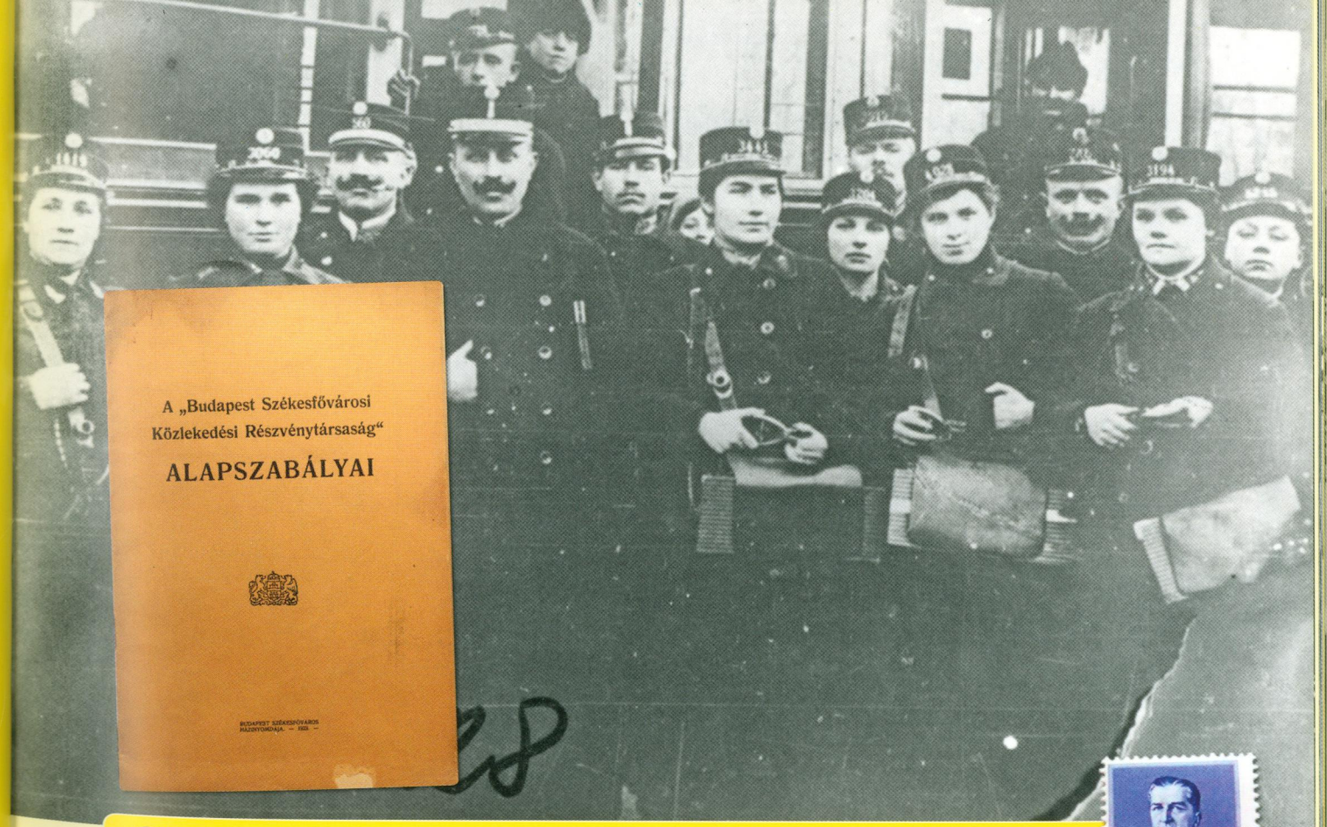
A BSZKRT első elnöke Sipőcz Jenő lett, alelnöke egy korábbi alpolgármester, Folkusházy Lajos. Mindez teljesen abszurd helyzetet teremtett, ebben a felállásban ugyanis Sipőcznek mint polgármesternek kellett ellenőriznie és figyelemmel kísérnie Sipőczöt, a BSZKRT elnökét. Nem csoda, hogy mindjárt az elején megfogalmazódott a kritika: a városházi politikusok saját köreikkel hatalmas vízfejjé változtatják a BSZKRT irányítását. Természetesen szó sem volt arról, hogy a Wolff-párt fővárosi politikusai villamos mániások lettek volna, vagy épp gyerekkori álmuk megvalósítását látták a közlekedési társaság pozícióiban. Ennél sokkal vonzóbb volt a magas tiszteletdíj, az ingyenes gépkocsi- és távbeszélő-használat – még a lábbelit is biztosították ingyenesen a vezetőségnek.

Nagy bajunk

Abból az alkalomból, hogy az Egyesített Villamos Vasutak igazgatósága elhatározta a közlekedés idejének egy óráig való kitolását, felkerestük Sztrókay Istvánt, a vasutak műszaki igazgatóját, aki a következő érdekes kijelentést tette munkatársunknak: (…)

Egy új villamoskocsi építése a mai viszonyok között kerek egymillió koronába kerülne, mi pedig örülünk, ha a viteldíjakból a szén árát és a személyzetünket ki tudjuk fizetni. Azok az újnak látszó kocsik, amelyek napról-napra nagyobb számmal jönnek forgalomba, tulajdonképpen javított kocsik, amelyeket nagy költséggel sikerült kireparálni. A békebeli 1400 kocsi közül már mintegy 800 szállítja az utasokat, a javított kocsik száma is állandóan nő. – Nagy bajunk, hogy kevés a kocsivezető és a kalauz. A műhelyben naponta átlag 2 rekonstruált kocsi készül el; hogy mégsem tudjuk ezzel arányban fejleszteni a forgalmat, annak a személyzethiány az oka. A megbízható, lelkiismeretes kalauzokat a falu adja, a vidékről pedig nem jönnek fel a lakáshiány miatt. Pedig a békebeli napi 3 K 20 fillérrel szemben most napi 60 korona egy kalauz kezdő fizetése.

(Nemzeti Újság, 1921. május 4.)



„Magyarország Kormányzójához hű leszek"

„Én, … esküszöm a mindenható Istenre, hogy Magyarországhoz, annak alkotmányához és Magyarország Kormányzójához hű leszek." Ezzel kezdődött minden BSZKRT alkalmazott első munkanapja. Ha valaki belépett a cég kötelékébe, először az így kezdődő esküt kellett „ünnepi ruházatban, fedetlen fővel, jobb kezét szívére téve" letenni. Máskülönben nem lehetett a cég alkalmazottja. Az eskü szövege egyébként a törvények tisztelete mellett mindjárt így folytatódott: „Fölebbvalóim iránt engedelmességgel viseltetem és utasításaikat pontosan teljesítem." Ezzel nem nagyon hagytak kérdéseket a munkakör pontos leírását illetően sem. A BSZKRT-nál azonban még így sem bíztak a véletlenre semmit. A munkába állást követően például az sem lehetett kérdéses, hogy ki, kivel és hogyan érintkezhet. „Szóbeli jelentéseket külön felhívás nélkül csak a közvetlen fölebbvalóhoz vagy szolgálati főnökhöz szabad intézni, aki azokat, ha szükséges, a felsőbbség elé terjeszti. Írásbeli jelentéseket és beadványokat a szolgálati főnökség útján kell a felsőbbség felé terjeszteni" – írta elő a szolgálati szabályzat. Ha valakinek esetleg eszébe jutott volna a „fölebbvaló iránti köteles tiszteletet" megsérteni, az szolgálati vétséget követett el, ami egyenértékű volt azzal, ha valaki törvény szerinti vagy utasításba adott kötelességét megszegte volna, vagy bűncselekményt követett el. Sokat elmond, hogy a szolgálati vétség és a fegyelmi eljárás során foganatosítandó intézkedések ecsetelése a BSZKRT szolgálati és illetményszabályzatának mintegy egyharmadát tette ki.

A BSZKRT néhány év alatt mégis kilábalt a válságból. No nem a politikusok honoráriuma miatt, hanem mert a korábbi szakembergárdát nem eresztették szélnek, és a szakmai, vezető pozíciókba sem csak politikailag megbízható, ám dilettáns jóbarátokat ültettek.

A BSZKRT első vezérigazgatója, Rényi Dezső noha megbízható káder, de nem csak holmi potyaleső volt: Folkusházyhoz hasonlóan ő is volt már korábban alpolgármester, és amikor a társaság vezére lett, már közel 40 éve dolgozott a Városházán, szívügye volt a fővárosi közüzemek helyzete, a villamos- és a buszközlekedés is. Rényi mellé vezérigazgató-helyettesnek egy igazi műszaki nagyágyút ültettek: Sztrókay István mérnököt. Leginkább neki volt köszönhető, hogy a teljes káoszból alig 1 év alatt jól prosperáló cég lett. Sztrókay a BVVV-nél kezdte a pályafutását, benne volt vastagon a kisföldalatti megépítésében, később a konkurens BKVT-nél irányította a lóvasúti vonalak villamosítását. Szaktudását a BEVV sem nélkülözhette, bár a katasztrofális helyzetben inkább az álmodozást választotta: azt hitte naivan, hogy a metró- és gyorsvasúti közlekedés megépítésére készített korábbi terveit pont a zavaros időszakban lehet megvalósítani… A háború után ő dolgozta ki a BSZKRT létrehozásának alapjait, majd levezényelte a villamosközlekedés egységesítését, a szükséges műszaki rekonstrukciókat, köztük a felsővezetékre való teljes áttérést is.

Nemcsak Sztrókayt, más neves szakelemeket is meghívtak a BSZKRT vezérkarába, ha rosszindulatúak akarunk lenni, főleg azért, mert valakinek dolgozni is kellett... A villanymozdony atyja, Kandó Kálmán mellett, elnökségi tag lett Ereky Károly mérnök, aki azzal lett világhírű, hogy megteremtette a biotechnológia alapjait. Vagy Hoór-Tempis Móric, a villamosítás szakértője, ugyancsak nemzetközi hírű tudós, a millenniumi kiállítás nagy aranyérmese, a Ganz egykori igazgatóhelyettese. Komoly szaktekintélynek számított Erney Károly közgazdász is, aki gyakornokból lett a Pesti Hazai Első Takarékpénztár vezérigazgatója; Bacsinszky Vladimir, aki a századfordulón levezényelte a MÁV első nagy reformját; vagy Vázsonyi Jenő, a MÁV korábbi elnök-vezérigazgatója, aki a vasútvonalak villamosításában örvendhetett nagy tiszteletnek. De a BSZKRT-hoz került Bedő Mór, korának rettegett ügyvédje is, aki híres volt a bürokratikus vízfejről alkotott kritikus véleményéről, és ebbéli szokása a BSZKRT-nál sem változott. Láng Lajos, a BVVV-t finanszírozó Angol-Magyar Bank jogi vezetője, majd menedzsmentjének tagja szintén értékes tapasztalatokat hozott magával, ahogy Sármezey Endre is, aki vasútvonalat éppúgy tervezett, mint vasúti motorkocsikat.

A BSZKRT első rendelete

A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság személyzetéhez!

A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság ügyeinek vezetésével az igazgatóság által vezérigazgatói minőségben véglegesen megbízattam. Ezt a tisztséget abban a meggyőződésben vállaltam el, hogy nehéz feladatom teljesítésében a társaság minden alkalmazottja lelkes buzgalommal, kötelességérzettől áthatott munkakedvvel támogatni fog, hogy egyesült erővel a vállalat boldogulását, felvirágzását előmozdítsuk. Hiszem, hogy minden alkalmazott előtt ez a cél lebeg, és hogy Isten segítségével ezt a célunkat önzetlen, hazafias, szeretett Székesfővárosunk érdekeit szem előtt tartó munkásságunkkal el fogjuk érni. Biztosíthatom az alkalmazottakat, hogy boldogulásukat tőlem telhetőleg elő fogom mozdítani, érdekeiket szívemen fogom viselni. Forduljon tehát mindenki bizalommal hozzám, minden kérést, minden kívánságot jóindulattal fogok elbírálni.

Rényi Dezső s.k. vezérigazgató

Budapest, 1923. január hó 25-én

BSZKRT repülőgép?

A BSZKRT fennállása alatt sokféle járművet üzemeltetett, villamost, siklót, fogaskereků vasutat, később buszt és HÉV-et is, de alapszabálya ennél sokkal többre is lehetőséget adott volna: „villamos vagy más mozgató erő által hajtott vasúti és egyéb szárazföldi, vízi és légi közlekedési vállalatok megszerzése, létesítése és fenntartása, és erre a célra vasutak, járművek és általában nyilvános személy- és teherszállító közlekedési vállalatok építése, létesítése, megszerzése és üzembentartása; járművek előállítása és megszerzése, világítási és erőátviteli telepek létesítése, megszerzése és fenntartása; bányák, kohók, gyárak, telepek, erdőterületek és egyéb ingatlanok megszerzése, bérlete és haszonbérlete, s azokon bányászati, ipari, gyári és mezőgazdasági üzemek folytatása…”

(A BSZKRT Alapszabálya, 1923)

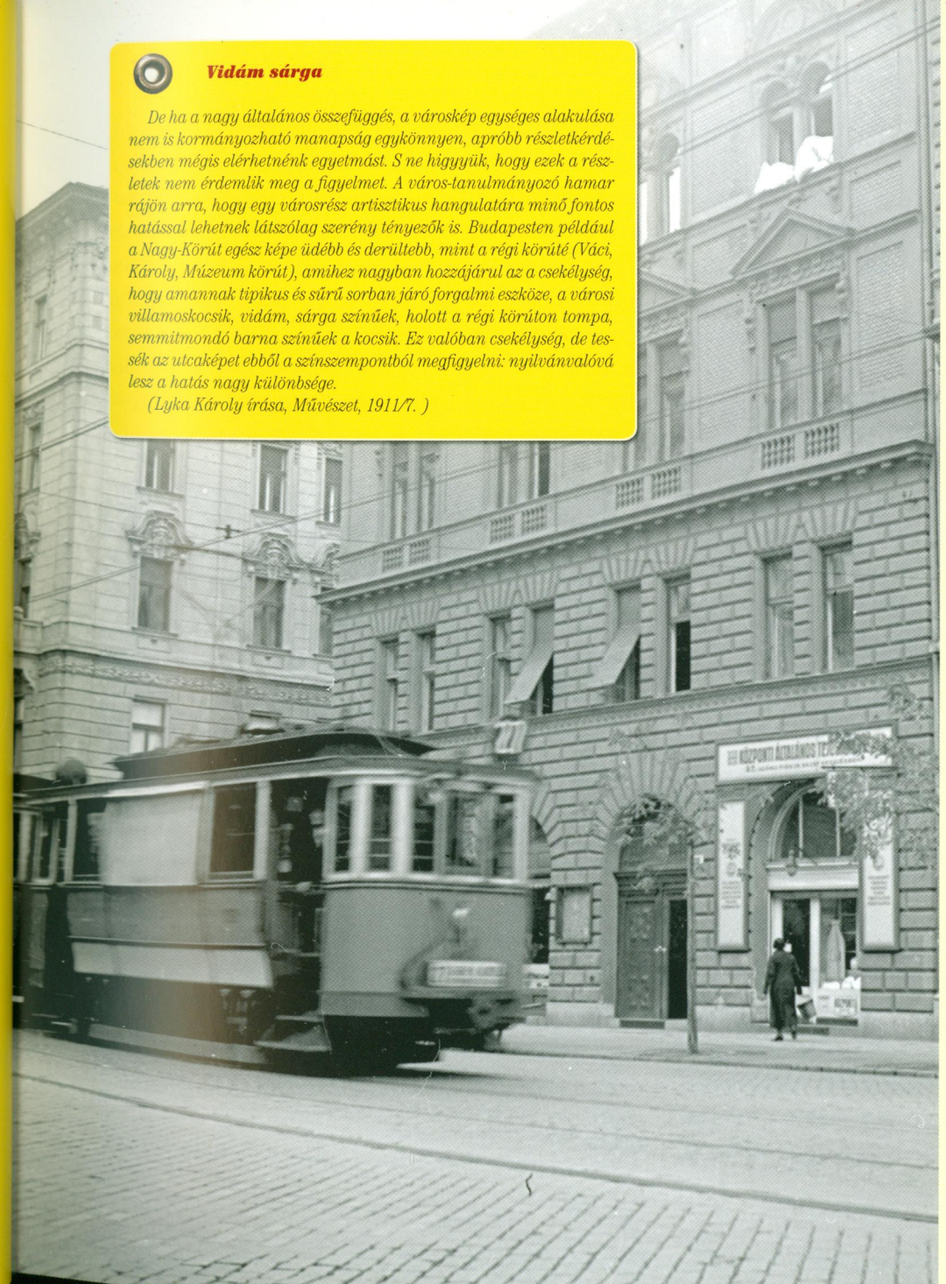
FESD ÁT!

A BSZKRT megalakulásakor a járműveket egységes számrendszerbe sorolták, a kocsikat átfestették. Noha ekkortól lett Budapest összes villamosa sárga (pontosabban, sárga-fehér), ami korábban a BVVV színe volt, egy barna csíkkal a BKVT emlékét is megőrizték, bár az is lehet, hogy ez csupán városi legenda. (Az átfestés már a húszas évek elején megkezdődött, bár akkor a vörösre festett kocsikat kellett visszavarázsolni.) Ami biztos: 1923-tól már barna villamost nem lehetett látni. A „besárgulás" annyiban mégis megtévesztő volt, hogy az átfestett villamosok olyanok voltak, mintha újak lennének, pedig dehogy! Új járművek beszerzéséről szó sem lehetett.

A századfordulótól százas nagyságrendben érkeztek az új villamosok a Ganztól, a Schlicktől, a kistarcsai gyárból vagy az aradi Weitzertől, a háború nyomán azonban a járműbeszerzéseknek is lőttek. Beszédes adat, hogy a BKVT 1900–1913 között 335 motor- és 105 pótkocsit, a BVVV pedig 1906-tól a háború kitöréséig 230 motor- és 270 pótkocsit szerzett be. Ezzel a BKVT 70, a BVVV 60 %-kal növelte kocsiparkját midőn beköszöntött a 20. század. A BKVT 1916-ban még 10 pótkocsit vásárolt, a BVVV viszont az 1914-ben rendelt pótkocsijait csak 1918-ban tudta üzembe helyezni, ugyanis az alkatrészhiány miatt nem gyártották le azokat. De ennél sokkal különösebb, hogy ugyanekkor a társaság 15 motorkocsit is rendelt, ám ezek mire elkészültek, a BVVV nem is létezett. A villamosokat csak 1924–1925-ben tudták forgalomba adni már a BSZKRT színeiben, így tulajdonképpen ez a 15 jármű tekinthető az új társaság első, új villamosának.

Egy a Tanácsköztársaság bukása után, 1919 szeptemberében készült felmérés megállapította, hogy a kocsik több mint fele nincsen üzemképes állapotban – a legváltozatosabb okokból. Hol az ablakok hiányoztak, hol a komplett motor, hol ez is, az is, a vizsgálat egyetlen olyan villamost sem talált, amelynek hiánytalanul meglett volna minden alkatrésze. A felsővezetékek kiépítését és a járműállomány rekonstrukcióját is elkezdte a BEVV, ám a munkát hátráltatta, hogy a javítóbázisok, műhelyek is a villamosokhoz hasonló állapotban voltak.

De a villamosok sokfélesége enélkül is épp elég gondot okozott. Az 1920-es évek elején, Budapesten 27 különböző típusú motor- és 18 különböző pótkocsi testesítette meg a villamosparkot, a járművek 1894–1914 között készültek, és ugyan „arcra" hasonlítottak, de a hajtómotortól kezdve a fékberendezésekig teljesen más szerkezetek dolgoztak bennük. Emiatt nemcsak járműrekonstrukció, de az alkatrészek szabványosítása is a BSZKRT-ra hárult. A munkálatok azután pörögtek fel, hogy valamelyest sikerült rendbe tenni a kelenföldi és az Aréna úti járműjavító főműhelyeket, és nem csak az eszközöket illetően. A két főműhelyben a járműrekonstrukcióban részt vevő munkások száma meghaladta az ezret, ők három műszakban próbáltak új életet lehelni a sokszor roncsnak is beillő villamosokba. Az eredmények



Vidám sárga

De ha a nagy általános összefüggés, a városkép egységes alakulása nem is kormányozható manapság egykönnyen, apróbb részletkérdésekben mégis elérhetnénk egyetmást. S ne higgyük, hogy ezek a részletek nem érdemlik meg a figyelmet. A város-tanulmányozó hamar rájön arra, hogy egy városrész artisztikus hangulatára minő fontos hatással lehetnek látszólag szerény tényezők is. Budapesten például a Nagy-Körút egész képe üdébb és derültebb, mint a régi körúté (Váci, Károly, Múzeum körút), amihez nagyban hozzájárul az a csekélység, hogy amannak tipikus és sűrű sorban járó forgalmi eszköze, a városi villamoskocsik, vidám, sárga színűek, holott a régi körúton tompa, semmitmondó barna színűek a kocsik. Ez valóban csekélység, de tessék az utcaképet ebből a színszempontból megfigyelni: nyilvánvalóvá lesz a hatás nagy különbsége.

(Lyka Károly írása, Művészet, 1911/7.)

Tóth Árpád
Egy lány a villamosban

Fiatal lány volt, ám ölébe ejtett
Szemmel már úgy ült, mint dús terhü nő,
Ki révedezve sejti már a rejtett
Jövőt, mely szíve alján csendbe nő,
Maga körül minden zajt elfelejtett,
Lesiklott róla Gond, Tér és Idő
Körötte durva, lármás utasok
Tolongtak, s ő csak ült és olvasott.

Néztem hevült arcocskáját merengve:
Ki tudja, milyen sötét hivatal
Felé viszi szegény leányt a zengve
Robogó, zsúfolt, sárga ravatal?
De addig még övé a betűk lelke,
A kopott regény minden szava dal:
Grófnővé szépül, herceg lejt feléje,
S féltérden helyezi szívét eléje.

S megáldottam magamban ócska könyvét;
Ó, mert lehet akármi ponyva bár,
Letörli egy sorsocska árva könnyét,
S a vad világ többé nem oly sivár:
Egy árnyalattal tűrhetőbb, egy gyöngéd
Sóhajjal jobb, nem fáj úgy élni már –
Egy rossz író is így érhet föl tisztelt
Rendű és rangú harminchat minisztert!

Ó, hadd rontsák hát mások a világot,
Politikák, jelszavak és hadak!
Csak a tollakat ne fogja meg átok,
Írók kicsinyje s nagyja, rajta csak!
Isten szívét nem bizta, csak tirátok,
S míg ég és föld bús rommá omlanak,
Hű könyveinkben daloljon a lélek
Vigaszos daccal: mégis szép az élet!

(1923.)

már 1923 végén jelentkeztek, abban az évben 108 motor- és 106 pótkocsit, 1 évvel később pedig 104 motor- és 224 pótkocsit újítottak fel, alakítottak át. Ugyanebben az évben véget ért az ún. nyári motorkocsik karrierje. A 19 nyitott járművet téliesítettek, így alkalmassá váltak arra, hogy egész évben közlekedhessenek.

Ám épp az efféle átalakítás kapcsán merülhet fel, hogy érdemes volt-e ennyi energiát fektetni alapvetően rossz műszaki állapotú, korszerűtlen kocsik felújításába? Mert azt senki nem mondhatta, hogy például a könnyed és elsősorban szabadidős célokat szolgáló nyitott járművek a téliesítés után ugyanolyan strapabíróvá válnak, mint azok, amelyek eleve ezért épültek. De nem is állított senki ilyet. A BSZKRT-nak nem volt más lehetősége. Arra különösen nem, hogy százasával szerezzen be új kocsikat. Már csak azért sem, mert ha jót akart, úgy a teljes villamoshálózatot is át kellett volna alakítania, ez pedig nemcsak sokkal többe került, mint a villamos-járműfelújítás, de nem is lehetett ilyen-olyan ideiglenes megoldásokkal megspórolni.

Ráadásul az egységesítésnek nem csak az alkatrészekre kellett kiterjednie. 1923-ben még három, egymástól eltérő ellátórendszer biztosította a nagyfeszültségű áramot: a Pálffy utcai telep 5500 V feszültségű, 25 periódusú forgóáramot termelt – ez került a helyi, a szépilonai és a Dembinszky utcai alállomásokra. Újpestre a Phőbus Villamossági Rt. „küldte" a szintén 5500 voltos, 42 Hz-es forgóáramot, amit helyben alakítottak át; a Révész utcai telepen viszont 10 000 V feszültségű áramot fejlesztettek, ebből jutott a legtöbb alállomásra. Noha a BSZKRT vezetése tisztában volt azzal, hogy standardizálni kellene az áramellátást, erre csak jóval később, 1930 után kerülhetett sor. Ekkor adták át a valóban korszerű, szinte minden igényt kielégítő bánhidai (Tatabánya) erőművet, ahonnan bőséggel jutott áram a BSZKRT-nak. Míg korábban megoldhatatlan lett volna bármelyik áramalakító kikapcsolása a rendszerből, hiszen azonnal lebénult volna egy-egy térség villamosközlekedése, az új erőműnek köszönhetően a BSZKRT-nak már nem volt szüksége annyi saját kezelésű áramfejlesztő telepre. 1931-ben az újpesti és a Pálffy utcai áramfejlesztő telepet is megszüntették, a Révész utcait pedig tartaléknak jelölték ki, bár közben folyamatosan üzemképes állapotban tartották.

Zavar és zavar

Budapesten már régóta nem népszerű a villamos, és a közönség fokozódó ellenszenvvel szemlélte a főváros utcáin robogó, álldogáló barna meg sárga közlekedési eszközöket. A viharvert motoros kocsik és az utánuk engedetlenkedve haladó pótkocsik, valamint a személyzet egy részének gyakran minden ok nélkül akadékoskodó viselkedése is állandó gondot okozott azoknak, akiket a sors mostoha keze arra ítélt, hogy a pesti villamoson utazzanak. Most azután a villamost átvette a főváros. Csak alig néhány nap előtt virradt fel az átvétel nagy napjának hajnala, és mi, szegény pesti utasok reménykedve vártuk ezt a napot, bízván abban, hogy végre szenvedéseinkben némi fordulat fog beállni. Szó sincs róla, néhány nap alatt nem lehet jóvátenni mindent, azonban az mégis érdekes, hogy talán még soha annyi zavar a közlekedésben és annyi összetűzés utas és személyzet között nem volt, mint ezekben a mostani napokban.

(Magyarország, 1923. január 4.)

Viszlát, Pálffy!

A villamosvasutak egyesítése után tűnt ki a hátránya annak, hogy a Pálffy utcai és a Révész utcai áramfejlesztő telep nem működhetett együtt, mert a két telepen sem a feszültség, sem a periódusszám nem egyezett.

Mivel pedig a Pálffy utcai telep termelt a szabványostól eltérő áramot és azonkívül kevésbé jó hatásfokkal dolgozott, a leghelyesebb megoldás a Pálffy utcai áramfejlesztő telep üzemének megszüntetése volt.

(A BSZKRT tíz éve című könyvből, 1934.)

VÁGÁNYKODÁS

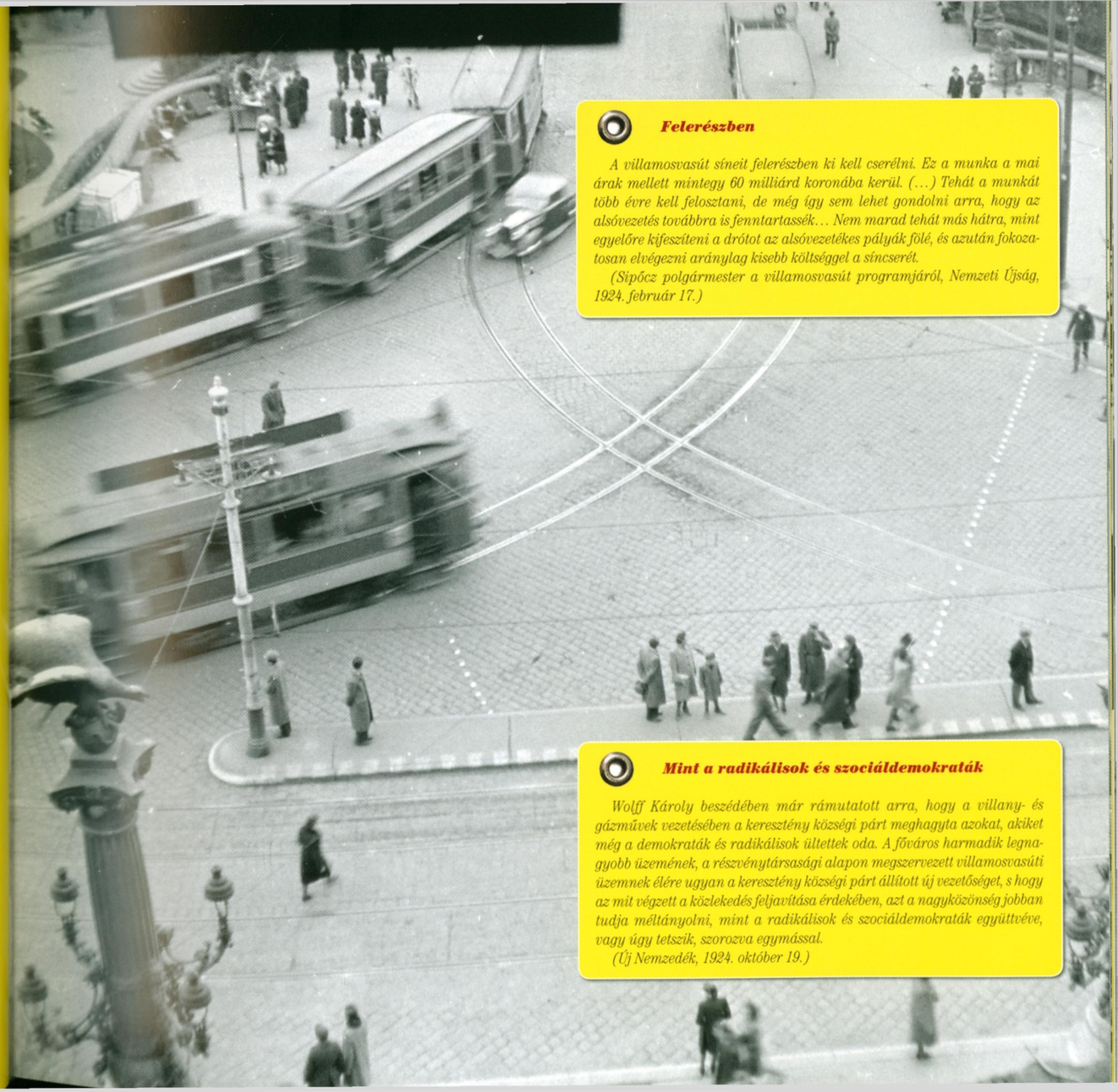
Az első budapesti villamosok súlya nem érte el a 4000 kilogrammot, a korabeli vágányhálózatot ennek megfelelően alakították ki. A századfordulón gyártott újabb kocsik már jóval nehezebbek voltak (12-15 000 kg), ám a pálya a régi maradt. Már az 1910-es évek elején sürgetővé vált a vágánycsere, de a magas költségek miatt a társaságok addig-addig halogatták, míg kitört a háború, és szó sem lehetett efféle civil nehézipari beruházásról, mi több a háborús években elmaradt karbantartás tovább rontotta a helyzetet. Vagyis az újonnan megalakult BSZKRT-nak ez ügyben is lépnie kellett, ugyanis 1923-ban a budapesti villamosvágányok majdnem felerészben használhatatlanná váltak, e szakaszokon a síncsere elkerülhetetlenné vált. Újpesten például olyan rossz karban volt a vágányzat, hogy „hullámvasútnak" nevezték az utasok. „Kiküldött mérnökeinknek, akik éppen a pálya rendbehozása céljából vizsgálták meg a vágányzat szomorú állapotát, a lakosság elégedetlenségének túlságosan heves megnyilvánulása elől valósággal menekülniök kellett" – írták egy korabeli jelentésben.

A felújítás már a megalakulás évében elkezdődött, ekkor csak 17 kilométer rekonstrukciójára került sor, ám miután a társaság megvásárolta első korszerű ívlánghegesztő gépét, amely lényegesen megkönnyítette a pályamunkákat, jelentősen felgyorsult a folyamat: 1924-ben 53, 1925-ben 42, 1926-ben 38, 1927-ben 27 kilométer pálya kapott új felépítményt. Az ívlánghegesztéses technológiával sikerült megszüntetni a sínvégek elmozdulását, az addig egyedileg gyártott, öntött-vas kereszteződések kiépítésének folyamata is jóval egyszerűbb lett.

A BSZKRT 1933-ig 224,3 kilométernyi vágányt felújított, 99 kilométert kicserélt; beszédes adat, hogy a munkálatok során 5000 vagon új sínt és egyéb vasanyagot használtak fel. A pályarekonstrukció során 734 kitérőt, 277 vágánykeresztezést, 243 654 talpfát és 157 989 köbméter kavicságyat cseréltek ki.

Ugyanekkor az útburkolatot is felújították, ugyanis a fővárossal kötött szerződés értelmében a BSZKRT nemcsak a vágányok közötti – korábban ez volt a szabály –, de a vágányokon kívül fekvő útburkolatot is, 95-95 centiméter szélességben, köteles volt elkészíteni és karbantartani. A szerződésben azt is rögzítették, hogy a kockakő-burkolat közeit bitumennel kell kitölteni, ami akkoriban nagyon drága mulatságnak számított. Beszédes adat, hogy csak az útburkolati munkák 5 millió pengőbe kerültek.

A pályaépítési programmal párhuzamosan a hálózat egyesítését szolgáló új vágány-összeköttetések, hurokvágányok és végállomások építése is elkezdődött, és ez lehetővé tette, hogy a korábbi bonyolult kanyarodás kiküszöbölése után a pótkocsis villamosok is képesek legyenek az efféle manőverre.



Felerészben

A villamosvasút síneit felerészben ki kell cserélni. Ez a munka a mai árak mellett mintegy 60 milliárd koronába kerül. (…) Tehát a munkát több évre kell felosztani, de még így sem lehet gondolni arra, hogy az alsóvezetés továbbra is fenntartassék… Nem marad tehát más hátra, mint egyelőre kifeszíteni a drótot az alsóvezetékes pályák fölé, és azután fokozatosan elvégezni aránylag kisebb költséggel a síncserét.

(Sipőcz polgármester a villamosvasút programjáról, Nemzeti Újság, 1924. február 17.)

Mint a radikálisok és szociáldemokraták

Wolff Károly beszédében már rámutatott arra, hogy a villany- és gázművek vezetésében a keresztény községi párt meghagyta azokat, akiket még a demokraták és radikálisok ültettek oda. A főváros harmadik legnagyobb üzemének, a részvénytársasági alapon megszervezett villamosvasúti üzemnek élére ugyan a keresztény községi párt állított új vezetőséget, s hogy az mit végzett a közlekedés feljavítása érdekében, azt a nagyközönség jobban tudja méltányolni, mint a radikálisok és szociáldemokraták együttvéve, vagy úgy tetszik, szorozva egymással.

(Új Nemzedék, 1924. október 19.)

PÓKHÁLÓ VAN MÁR AZ ABLAK ALATT

Nemcsak villamoskocsi- és pályarekonstrukció terhelte a BSZKRT költségvetését, de az alsóvezetékes rendszer megszüntetése is.

A villamosozás hőskorában Budapest belvárosában nem voltak felsővezetékek, mivel csak az alsóvezetékes áramszedést támogatták – a városatyák a lakosság javának egyetértésével nem akarták oszloperdőkkel és vezetékekkel elcsúfítani az utcákat a vadonatúj bérpaloták első emeleti ablakai alatt. Eredetileg csak a külvárosi szakaszokon – először 1893-ban a Rókus kórháztól a Liget térig tartó kőbányai vonalon – építhettek felsővezetékes vonalakat, de úgy tervezték ezeket, hogy „városszépészeti okokból" a felsővezetékes részeket később átépítik alsóvezetékesre, vagyis egyértelműen a felsővezetéket tekintették a szekunder megoldásnak. A fővárosi mérnöki hivatal kiszámolta, hogy milyen költséggel jár egy ilyen „visszaalakítás" – a felsővezetékes rendszer éppen harmadannyiba került...

A háború kitörésétől kezdve az alsóvezetékes rendszer drága fenntartási költségeire egyre kevesebb pénz jutott, ráadásul az anyag- és eszközhiány miatt a frontról visszatérő alkalmazottaknak sokszor egy csavarkulcsot sem tudtak adni hibaelhárítás esetén, nem beszélve a nélkülözhetetlen, speciális szigetelőanyagok beszerzési nehézségeiről. Az alsóvezetékes módszerrel kialakított belvárosi városrészeken gyakorlatilag lehetetlenné vált a villamosközlekedés, a BEVV jobb híján arra kényszerült, hogy megkezdje a fontosabb vonalak átépítését felsővezetékesre; 1918-ben már senki nem firtatta az esztétikai kifogásokat.

A háború alatt több mint 300 tonna rezet bontottak el a hálózatból a hadiüzemek legnagyobb örömére, a helyettük használt vasötvözetes vezeték viszont csak ideiglenes megoldás lehetett. Igaz ugyan, hogy a „felsővezeték-projekt" már 1918-ban elkezdődött, s 1920-tól valamelyest felgyorsult, de a munka legnagyobb része a frissen alakult BSZKRT-ra hárult. Ha úgy vesszük, a felsővezetékesítés lett az a nagyszabású – igaz súlyos dollárhitelekkel finanszírozott – beruházás, amivel az új társaság megalapozta tekintélyét. A munkálatok 1924 végén fejeződtek be, ahogy akkoriban mondták, „bepókhálózódott" a belváros. Kétségtelenül csúnyábbá is vált, de villamos nélkül meg működésképtelen lett volna. Egy idő után azok is belátták, hogy reménytelen a visszarendeződés, akiknek az ablaka alatt elhaladó villamos olykor szikrát szórt a muskátlira.

A két ok

Hogy miért rossz a budapesti alsóvezeték, ennek két oka van:

Az első ok az, hogy már annak idején sem volt jól megépítve, mert a sínek gyengék, az áramvezetőcsatorna szűk, az áramvezetékek nem elég védettek és sok helyen a város csatornázási rendszere sem alkalmas arra, hogy az alsóvezetékes üzemet megfelelően szolgálja.

A másik ok az, hogy ez az alsóvezeték, melyet, míg új volt, még lehetett helyesen kezelni, illetőleg kis költséggel fenntartani, időközben a felsővezetékes rendszerekkel együtt teljesen tönkrement...

(Magyarság, 1924. február 15.)

Bizonyos

A nagy havazással kapcsolatban sok szó esett a villamosközlekedés zavarairól a közönség körében és a sajtóban is. Hogy az utazóközönség miként vélekedett, azt a megállóhelyekben várakozó, szinte percek alatt hóemberekké lett utasok kijelentéseiből tudhattuk meg. A türelmetlenkedéseknek mindenkor a küszködve közeledő villamoskocsik vetettek véget.

Ha most nem lenne készen a felsővezeték, már régen befagyott volna a villamos – magyaráznak egymásnak az emberek.

Bizonyos, hogy a közönség a mostani nagy havazás alkalmával jutott tudatára a felsővezeték nagy előnyeinek, s a didergő emberek bosszús megjegyzéseiben voltaképp több volt az elismerés, mint a gáncs.

(Nemzeti Újság, 1925. december 13.)

LEGALÁBB SZÁZAT

A Székesfővárosi Autóbusz Üzemet a BSZKRT-hoz hasonlóan a főváros saját vállalataként hozták létre, kizárólag a buszközlekedés ellátására. Igaz, a kereskedelmi cégjegyzékbe nem vették fel, így önálló vagyonkezelésű székesfővárosi vállalatként működött. Noha egy sor olyan intézkedést hozott a főváros, ami komoly kötelmeket jelentett a számára, ezek a jövőre vonatkoztak, az 1923 folyamán újra forgalomba állított buszokra nem. De ezekkel a buszokkal 1924. október 24-én végre megindulhatott immár a lánchídi közlekedés is! A 3-as busz a Vilmos császár úttól járt a Krisztina térig.

1924 decemberében arról döntöttek, külföldi kölcsönt vesznek fel, hogy egy teljesen új járműparkkal ünnepeljék a buszközlekedés megindításának 10. évfordulóját, ha nem is volt mit ünnepelni. Akkor és a következő évben is összesen 16 busz – mint tudjuk, sárga autóbusz – közlekedett a főváros utcáin, de az 1925. és az 1926. évi költségvetésben is szerepelt 36 új jármű beszerzése. Végül nemzetközi pályázatot írtak ki, és a megszabott követelményeknek megfelelően 11, a legkülönfélébb gyártóktól érkező, német, cseh, osztrák, brit, dán, francia és persze hazai kocsit teszteltek. Hosszabb időre egy NAG és egy Laurin & Klement típusú jármű érkezett kipróbálásra, ami kapóra jött a SZAÜ-nek. Ugyan mindkettőt gyűlölte utas, járművezető és kalauz egyaránt, arra jók voltak, hogy valamelyest tehermentesítsék a régi, lestrapált emeletes buszokat. Till Antal, korábbi tanácsnok, aki a BSZKRT megalakulása előtt a Tormay-féle kormánybizottság tagja volt, immár a SZAÜ vezérigazgatójaként 1926 áprilisában állt elő egy olyan megállapodás-tervezettel, ami konkrétumokat is tartalmazott. Meghatározott feltételek alapján (40-50 személyes, gyártásban lévő, valamely világvárosban már közlekedő) 5 próbaautóbusz megvásárlását sikerült elérnie, konkrétan a következőket: az Associated Equipment Company (AEC) 409 típusú, 50 személyes, egylépcsős peronú emeletes buszét; a Sociétè de Construction et d'Entretien de Materiel Industriel et Agricole H.6 típusú 36 személyes, háromtengelyes buszét, első- és másodosztályú szakaszokkal; a Renault M.U. 28 ülő– és a peronon 10 állóhellyel rendelkező buszét; a Daimler szinte ugyanilyen (30 ülőhely) paraméterekkel bíró buszát; illetve a már említett – nem különösebben bevált – 28 ülő és 8 peroni állóhelyes NAG típusét. A buszok 1926 őszén megérkeztek Budapestre.

Ekkor döntöttek arról is, hogy lehetőleg csak egy lépcső legyen a fel- és leszálláshoz, és álló utasokat is lehessen szállítani. A próbabuszokból több is érkezett a megrendelteknél (5 helyett 9), és a forgalomban lévő kölcsönkocsik (NAG, Laurin & Klement) is maradhattak, sőt még két plusz busz is jött külföldről, vagyis az addigi 16 járműből álló flotta szinte megduplázódott, ám még így sem volt elég.

A korszerű buszozás startja valójában csak azután vált egyértelművé, hogy egy évvel később, a fővárosi közgyűlés

Dohányozniok nem szabad

„Megengedtetett, hogy a Székesfővárosi Autóbusz Üzem egyenruhás alkalmazottai kocsijainkat díjtalanul igénybe vehessék; ezzel szemben vasutunk egyenruhás alkalmazottai is díjtalanul használhatják az autóbuszokat, az alábbi feltételek mellett: A villamoskocsikon egyszerre legfeljebb két egyenruhás autóbuszüzemi alkalmazott utazhatik, kik pótkocsis vonatoknál a pótkocsi elülső peronján, csak gépeskocsiból álló vonatnál pedig ugyancsak az elülső peronon, a kocsivezető mellett kötelesek állani. A villamosvasút egyenruhás alkalmazottai viszont csak az autóbusz hátulsó peronján foglalhatnak állóhelyet, de ott – bár ez a többi utasoknak meg van engedve – dohányozniok nem szabad. Az autóbuszon egyszerre csak egy egyenruhás alkalmazottunk utazhatik."

(A BSZKRT körrendelete, 1923. október 17.)

a 865/1927. számú határozatában 3,8 millió pengőt irányzott elő az ágazat fejlesztésére. Ebből 50 új jármű beszerzésére is futotta volna az egyéb dolgok mellett, ám még ugyanabban az évben további 50 busz beszerzésére is biztosították az anyagi hátteret. Arról viszont szó sem lehetett, hogy külföldi buszokat vásároljanak, így a főváros kizárólag a hazai autó- és karosszériagyárakat kérte fel ajánlattételre, és végül úgy döntöttek – mivel egyetlen cég sem akadt, amelyik egy hónapon belül szállítani tudott volna komplett járműveket –, hogy az alvázakat a MÁVAG-nál rendelik meg, ahol Daimler-Mercedes licenc alapján készültek a benzinmotoros alapok; a kocsiszekrények gyártásával pedig a Ganz Danubius Rt-t, a Nay és Rónát, a Köblert, illetve Misura Mihály és Zupka Lajos vállalkozókat bízzák meg.

A MÁVAG kétféle alvázt szállított, az N1/56 típusú nagyméretűből 25-öt, az N26 közép méretűből 45-öt és az N2 kisméretűből 30-at. A karosszériagyártók közül a Ganztól 70, a Nay és Rónától 15, a többiektől 5-5-5 kocsiszekrényt rendeltek. Ugyanekkor pályázatot írtak ki 50-60 autóbusz befogadására alkalmas garázs építésére is, és mivel a tervek közül egyik sem volt értékelhető, megduplázták a tétet: 1928. március 1-jén már 120-140 buszos garázs építésére írtak ki pályázatot. Csakhogy erre sem volt megfelelő jelentkező. Pedig az idő sürgetett, hiszen sorra érkeztek az új buszok.

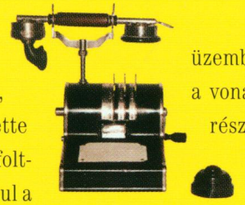
Holnap lesz fácán

A József kir. herceg Szanatórium Egyesület javára a zugligeti Fácán üdülőtelepen június 28-án, hétfőn, este 8 órakor rendezendő garden-party iránt a főváros társaságában nagy az érdeklődés. Auguszta főhercegasszony is biztosította részvételét, és erre való tekintettel a rendezőbizottság kéri, hogy a rendezők és a közönség pontosan jelenjenek meg. Az est fő érdekessége Fedák Sári személyes fellépte. A művésznő több kiváló és áldozatkész művésznővel és művésszel együtt rögtönzött kabarét a szegény tüdőbetegek javára.

A garden-partyt rossz idő esetén is megtartják a Fácán üdülő termeiben. A villamos végállomástól 4 autóbusz áll a közönség rendelkezésére. Ugyancsak autóbuszjáratokat indítanak éjjel a Svábhegyre és a városba a közönség hazaszállítására.

(Közlemény, 1926. június 26.)

HATÉKONYSÁG MINDENEKELŐTT



A BSZKRT megalakulásakor csak 1004 villamoskocsit tudott naponta forgalomba adni, ehhez képest a szolgáltatást 220 millió utas vette igénybe abban az évben, vagyis a korábbi évek zsúfoltságát eleinte az új cég sem tudta orvosolni. Ráadásul a korona vásárlóerejének zuhanását sem tudták naprakész tarifaemeléssel kompenzálni; a bevétel is sokkal szerényebb mértékű volt a lépéshátrány miatt. A tőkehiány okán a társaság kénytelen volt a meglévő anyagot toldozni-foltozni, aminek meg is lett a látszatja: a barkácsolást sikerült olyan színvonalra emelniük a főműhelyeknek, hogy néhány év alatt elérték, a kocsik kezdeti 64 %-a helyett immár a villamosok 80 %-a közlekedett.

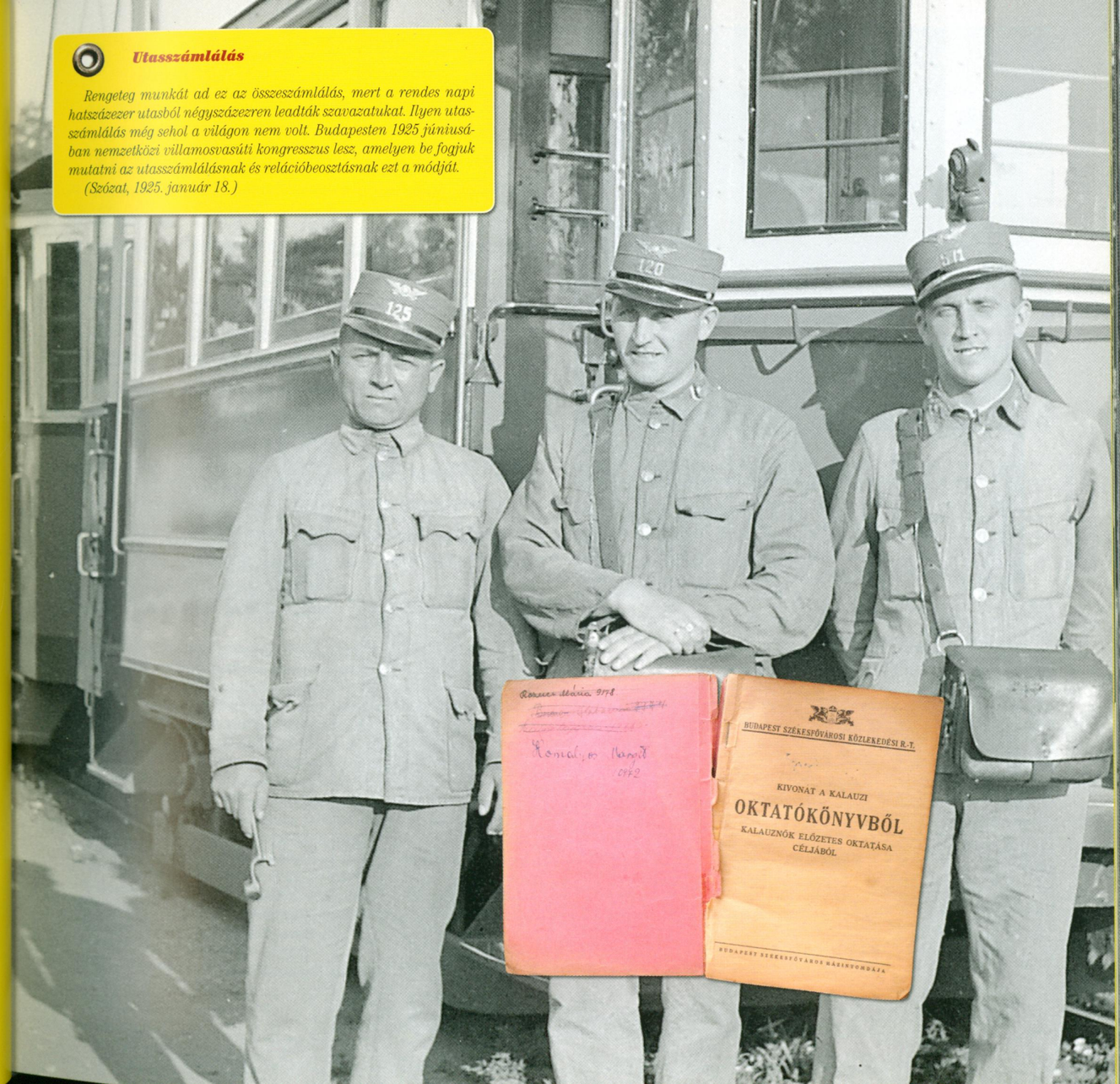
A barkácsolás mellett a cég vezetése igyekezett azokkal az újdonságokkal is előállni, amelyek a tömegközlekedés hatékonyságát szolgálták. Már a húszas évek közepén bevezették és rendszeresítették az utasszámlálást, és a kocsikiadást is ehhez igazították. Egy korabeli leírás szerint „a gazdaságos üzemvitel megkívánja, hogy az utazóközönség rendelkezésére bocsátott kocsik száma a jelentkező utasok számával arányban álljon, és az üres kocsikilométerek lehetőleg kiküszöbölhetők legyenek, mert hiszen ezek nem hoznak bevételt, hanem csak az üzemköltséget növelik (…) Ezért – folytatódik a magyarázat – kora reggel, az üzem kezdetekor csak fokozatosan adjuk forgalomba a kocsikat, s az egész kocsipark csak a csúcsforgalom órái alatt van üzemben. Az utasforgalom délelőtti apadása idején a vonatok számát fokozatosan csökkenteni kell, egy részüket tehát visszairányítják a kocsiszínekbe, s ott is maradnak a délutáni forgalom-emelkedésig”. Majd a végső következtetés: „Ha mindig elegendő az utas, aránytalanul könnyebb feladat jó közlekedést nyújtani”.

Béketeljesítmény

A Beszkár összes kocsijainak egynapi menetteljesítménye 180.000 kilométer, ami négy és félszer több, mint a föld legnagyobb délköre. Ezernél több kocsi van fogalomban, és ezek átlagban 180 kilométert járnak be egy nap alatt. A béketeljesítmény csak 150 kilométer volt egy kocsinál.
(Magyarország, 1925. május 17.)

Utasszámlálás

Rengeteg munkát ad ez az összeszámlálás, mert a rendes napi hatszázezer utasból négyszázezren leadták szavazatukat. Ilyen utasszámlálás még sehol a világon nem volt. Budapesten 1925 júniusában nemzetközi villamosvasúti kongresszus lesz, amelyen be fogjuk mutatni az utasszámlálásnak és relációbeosztásnak ezt a módját.
(Szózat, 1925. január 18.)



Az utasszámlálás eredményeinek köszönhetően az évtized közepére igen jelentős költségcsökkentést ért el a társaság, viszont a bevételek az infláció miatt csupán 2,6 %-kal nőttek. A fordulat éve egyértelműen 1926 lett, nemcsak az új pénz miatt, illetve azért, mert addigra többé-kevésbé befejeződtek a minden részletre kiterjedő rekonstrukciók, hanem azért is, mert abban az évben sikerült immár feltűnően megváltoztatni a korábbi villamostársaságok hagyatékát, a sokszor teljesen felesleges, egymással szinte párhuzamosan futó vonalakat. Ugyanekkor a korábbi maratoni járatok hosszát is lecsökkentették, és hogy az utasok se érezzék becsapva magukat, változtattak az átszálló-jegyek rendszerén is: az ilyen jegyek érvényességét kétszeri átszállásról háromszorosra emelték.

Ennek következtében valóságos számháború kerekedett az addig szinte alig változó villamosviszonylatok között: 1926. július 12-én 11 villamosjáratot megszüntettek, 15-nek pedig megváltoztatták – többnyire lerövidítették – az útvonalát.

Akácfa utca

A BVVV a Kertész utca 22-ben kezdte meg működését egy földszintes kis házban, ahol három szobából állt a teljes vezetőség főhadiszállása, amit csak 1892-ben cseréltek le egy háromemeletes épületre a Kertész utca 10-ben. Itt az irodákat a BLVV-vel és a földalattival együtt használták.

A BSZKRT megalakulásával az igazgatósági irodák 7, egymástól távol fekvő épületben működtek, részben magánházaknál béreltek helyet a hivatalnokaiknak. A drága és nagy létszámú személyzetet fölöslegesen foglalkoztató rendszer annál inkább sem volt fenntartható, hogy a húszas évek elején valódi lakásínségben szenvedett a város. Tartós megoldás után nézve a főváros új, kedvenc vállalata kaphatott egy méltó és a maga nemében még impozánsnak is nevezhető vadonatúj székházat. Szinte adta magát, hogy a Kertész utcai épületet bővítik, hiszen annak hatalmas udvara volt, benne a nagykörúti villamosokat kiszolgáló áramátalakító alállomással, ami miatt a terület hasznosítása erősen korlátozott volt. A szomszédos, Akácfa utca felé eső telek pedig a földalattié volt, vagyis most már „házon belülinek" számított. A több mint 6000 négyzetméteres belvárosi ingatlan megszerzése így aztán nem volt túlságosan bonyolult feladat. Előbb a Kertész utca 10-12. szám alatti épületet kellett felújítani, ami még a forradalmi Budapest fosztogatásának nyomait viselte magán. Aztán 1925–1926-ban hozzáépítettek egy óriási irodaházat. Ennek terveit egyébként a BSZKRT saját magasépítési osztálya dolgozta ki, ahol az új közműcég több mint 300 épületét is kezelték. A díszesebb Akácfa utcai homlokzatot Wälder Gyula műegyetemi tanárra bízták, aki megalkotta a díszes, de egy közműcégekhez illően aligha hivalkodó frontját. A BSZKRT büszke volt arra, hogy egy jól gazdálkodó, puritán cég benyomását kelthette, hiszen az akkori középületekhez képest szokatlanul, nem alakítottak ki tágas és impozáns fogadócsarnokot, sőt a folyosói falakat két méter magasan fehér csempével burkolták, jelezve, hogy „hivatali helyiségeink mintaszerűen tiszták és egészségesek, jókarban tartásuk pedig könnyű és gazdaságos." A BSZKRT szerint ez volt „a főváros egyik legmodernebb és leghigiénikusabb hivatali épülete."

Megölik a közönség idegeit

Ma nincs két társaság, ma egységes vállalat kezében van Budapest közlekedési hálózata, joggal remélhette volna mindenki, hogy most végre megszűnnek azok a lehetetlen, ravasz jövedelmezőséget biztosító, a közönség érdekeit nem szolgáló vonalbeosztások, amelyek egyenesen megölik a főváros közönségének idegeit Azt kérdezhetnők, hogy vajon akarják-e a mai vezetők ezt a szörnyűséges, szándékosan rettenetes vonalbeosztást megszüntetni, vagy talán nem is értenek hozzá.

(Esti Kurír, 1924. február 9.)

Nem hajlandó

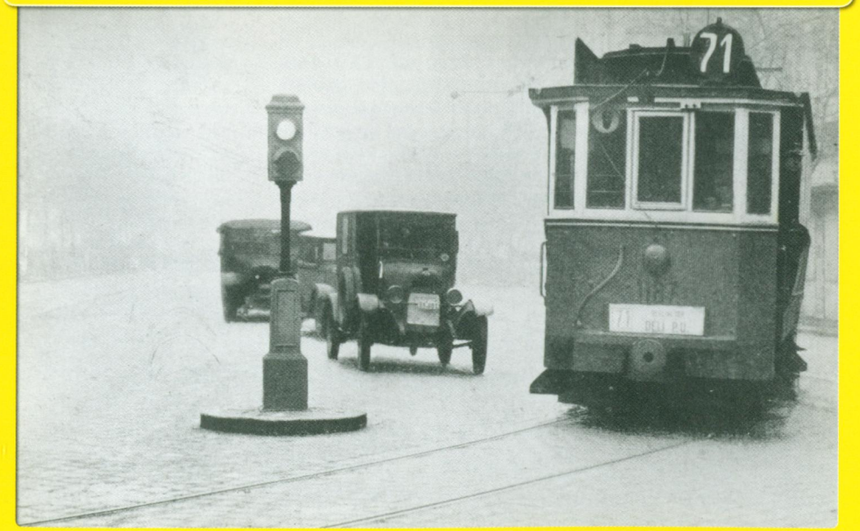
A Budapesti Székesfővárosi Közlekedési Rt. a példátlanul magas tarifa következtében olyan nagy jövedelemhez jut, hogy nem csupán egész pályatestét reorganizálja, hanem már lipótkörúti székházában sem tud elférni, és új palotát építtet az Akácfa utcában. (…) Érdeklődtünk a BSZKRT igazgatóságánál is az akácfauccai (sic!) székházépítés ügyei felől, azonban Sztrókay főmérnöksége nem volt hajlandó semmiféle felvilágosítást adni erről az ügyről azzal az indoklással, hogy a sajtó rosszindulatúan foglalkozik a BSZKRT ügyeivel és az igazgatóság minden intézkedését éles kritikával kíséri.

(Pesti Tőzsde, 1924. október 30.)

Fények, fények, fények

A Rákóczi út s Nagykörút kereszteződésénél a felsővezeték magasságában fényjelző készülék szerelteteett fel, mely legközelebbről fog üzembe vétetni, s ezen időponttól kezdve az ott szolgálatot teljesítő közlekedési rendőr többé nem karmozdulatokkal, hanem a fényjelző jelzéseivel fogja a forgalmat irányítani. A jelzések a következők. Zöld fény: szabad, vörös fény: megállj, sárga fény: menetirányváltozás következik. A zöld és vörös fény nem közvetlenül egymás után követi egymást, hanem közben mindig kigyullad a figyelmeztető sárga fény.

(A BSZKRT közleménye, 1926. december 21.)



IÓ, CIÓ, ÁCIÓ, STABILIZÁCIÓ!

A Bethlen István nevével jelzett konszolidáció, a pengő bevezetése a BSZKRT-nál is éreztette hatását. Az addigi „ki tudja, mit hoz a holnap" jegyében született döntéseket felválthatta egy stabil és gazdaságilag is megalapozott tervező munka. 1926-ban a műszaki állapot helyreállítására, illetve különféle fejlesztésekre 70 millió pengős programot dolgoztak ki és fogadtak el, bár ennek közel egyharmadát még mindig olyan feladatok elvégzésére szánták, amelyek inkább hiánypótlásnak tűnhettek. A legfontosabb távlati terv az egységes villamoshálózat megteremtése volt, ám ez nemcsak jelentős átalakításokat, rövidítéseket jelentett, hanem új vonalak építését is, illetve a leginkább külvárosi, egyvágányú vonalak bővítését.

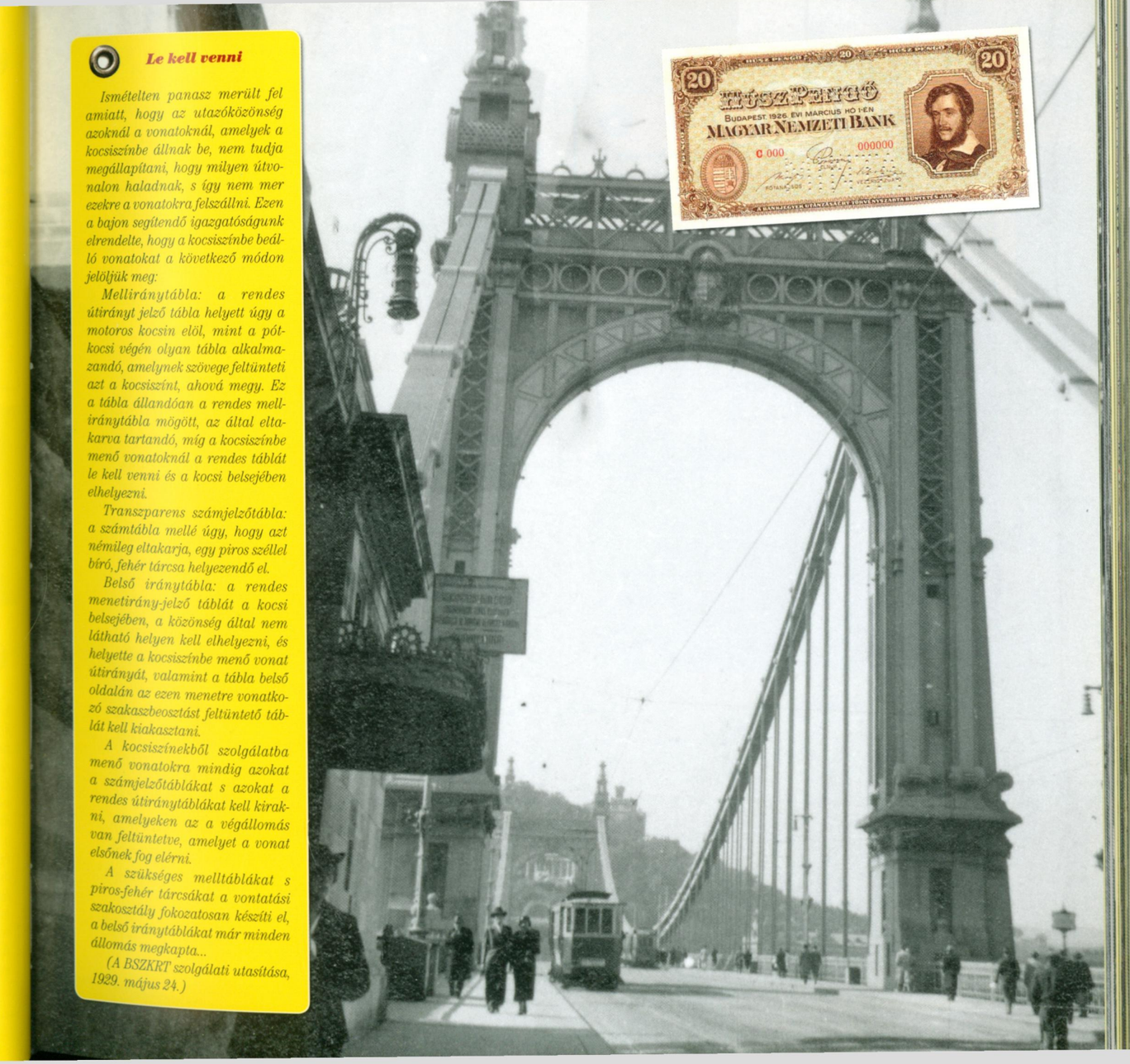
1926-ig mindössze egy új vonal létesült, az is afféle leágazás volt, illetve egy „kétvágányúsítás" történt: akár a léhaság szimbóluma is lehetne – persze nem az –, hogy az 1925. szeptember 26-án megindított 29-es számú járat épp az új lóversenytérre futott be, egy hónappal később pedig – igaz,

Az utókor üzenete

A forradalom óta egyebet sem hall az ember, mint a régi idők rendszerének lecsépülését, régi emberek leszólásait. Ezen brossúrának csak egyetlen célja, hű képet adni annak, mint dolgoztunk mi, a békevilág emberei, milyen szellemben képzeltük mi egy vállalat vezetését. (…) A Budapesti Villamos Városi Vasút, melynek példája váltotta ki a lóvasút villamosítását, rendkívül nehéz küzdelmet fejtett ki az akkori, különösen kormányhatósági tényezők maradisága miatt. Minden egyes vonalért valósággal harcot kellett vívni, kereskedelmi miniszterek bukását kellett sokszor kivárni, hogy reményt nyerhessenek a vállalat akkori vezetői, Balázs Mór és megboldogult atyám, Botfai Hüvös József arra nézve, hogy a társaság, egyik-másik, a közönség abszolút szükségletét képező vonalát megépítse. Ilyen volt p.o. a Dunaparti vonal, melynek engedélyezéséig három kereskedelmi miniszter bukott meg. Az 1901-ik évben, midőn a Városi Villamos szolgálatába léptem, oly nehezek voltak annak anyagi körülményei, hogy már arról beszéltünk, mint fog bennünket a BKVT elnyelni. (…)

Íme, ma, 14 év után, még hatványozottabb mértékben ugyanaz történik a BSZKRT-al, ami történt a régi Városi Villamossal, ama időpontig, amíg a műszaki és kereskedelmi vezetés egy részbe nem egyesíttetett (ez a visszaemlékező érdeme – szerk.). Ma azonban már nem tízezrekről, hanem százezrekről van szó pengőkben. Hova jut a közvagyon, ha így folytatják? Ismételten csak arra figyelmeztetem az illetékes tényezőket, hogy vessenek véget ennek a felelősség nélküli játéknak, állapítsák meg a felelősség kérdését és teremtsenek rendet. Azután pedig vegyék elő 1913-ban beterjesztett vasútfejlesztési programunkat (ld. e kötetben – szerk.), meg kell építeni a földalatti gyorsvasút hálózatát, hogy a közönség egy kényelmes, olcsó és gyors közlekedési eszközhöz jusson, és elhelyezkedhessék a perifériákon, mellyel egyidejűleg a lakáskérdés – minden hatósági közbelépés nélkül – meg fog szűnni. Ha valaki attól félne, hogy egy földalatti vasút építésébe helyezett tőke nem fizeti ki magát, annak csak annyit felelek: Nincsen olyan vasút egy nagyvárosban, amelynek ne volna közönsége. Olyan a vasút, mint a jó kocsma, melynek a bora sohasem ecetesedik meg. Legjobb példa Hamburg városa, hol már sok év előtt építették meg a földalattival kombinált magasvasutat, ma e vasút nélkülözhetetlen kelléke Hamburg város vérkeringésének. Nálunk is így lesz. A lerongyolódó Kossuth Lajos utcai, Rákóczi úti, Thököly úti vágányokat nem érdemes fenntartani, az nagyobb gondot és költséget igényel, a zökkenések, melyeket a közlekedésben okoz, nagyobb károkat idéznek elő, mint amennyibe a földalatti hálózat kerülne, különösen, ha figyelembe veszem annak a tömegnek nagyságát, melyet a mai viszonyok között nem tudunk elszállítani. (…) A mi időnkben Budapest volt a külföld előtt a villamosközlekedés mintavárosa, kövessünk el mindent, hogy ismét azzá legyen.

(Botfai Hüvös Iván, a BVVV volt vezérigazgatójának írása 1927-ből)



Le kell venni

Ismételten panasz merült fel amiatt, hogy az utazóközönség azoknál a vonatoknál, amelyek a kocsiszínbe állnak be, nem tudja megállapítani, hogy milyen útvonalon haladnak, s így nem mer ezekre a vonatokra felszállni. Ezen a bajon segítendő igazgatóságunk elrendelte, hogy a kocsiszínbe beálló vonatokat a következő módon jelöljük meg:

Melliránytábla: a rendes útirányt jelző tábla helyett úgy a motoros kocsin elöl, mint a pótkocsi végén olyan tábla alkalmazandó, amelynek szövege feltünteti azt a kocsiszínt, ahová megy. Ez a tábla állandóan a rendes melliránytábla mögött, az által eltakarva tartandó, míg a kocsiszínbe menő vonatoknál a rendes táblát le kell venni és a kocsi belsejében elhelyezni.

Transzparens számjelzőtábla: a számtábla mellé úgy, hogy azt némileg eltakarja, egy piros széllel bíró, fehér tárcsa helyezendő el.

Belső irányítábla: a rendes menetirány-jelző táblát a kocsi belsejében, a közönség által nem látható helyen kell elhelyezni, és helyette a kocsiszínbe menő vonat útirányát, valamint a tábla belső oldalán az ezen menetre vonatkozó szakaszbeosztást feltüntető táblát kell kiakasztani.

A kocsiszínekből szolgálatba menő vonatokra mindig azokat a számjelzőtáblákat s azokat a rendes útiránytáblákat kell kirakni, amelyeken az a végállomás van feltüntetve, amelyet a vonat elsőnek fog elérni.

A szükséges melltáblákat s piros-fehér tárcsákat a vontatási szakosztály fokozatosan készíti el, a belső irányításokat már minden állomás megkapta...

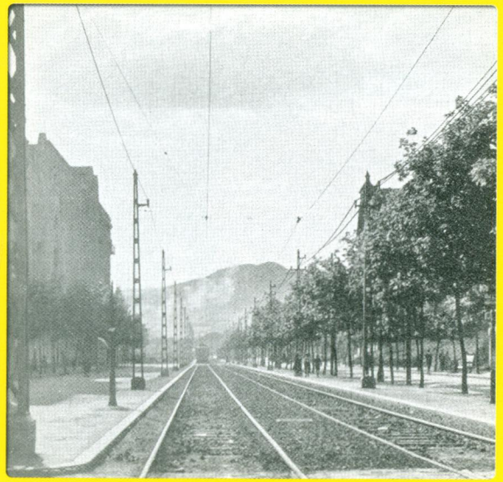
(A BSZKRT szolgálati utasítása, 1929. május 24.)

Meghosszabbítjuk

A Villányi úton, s annak folytatásaképpen a Budaörsi úton az ottani városi házakig kiépített vágányokat november 7-én (csütörtök) üzemkezdetkor vesszük üzembe.

Ezen a vonalon a 27-es viszonylatú vonatokat járatjuk, oly módon, hogy ezek útvonalát meghosszabbítjuk a Horthy Miklós úti köröndtől az új vonalrész végéig.

(A BSZKRT tájékoztatója, 1929. november 3.)



Újból meghosszabbítjuk

Múlt év november 4-én, a 65. szám alatt kiadott körrendeletünk kapcsán közöljük, hogy a Szent Imre herceg úton s annak folytatásaképpen, a Budaörsi úton a városi házakig tavaly megépített vonal a Budaörsi úton s Alkotás utcán át folytatólagosan az Enyedi utcáig kiépíttetett, ahol ezután a vonal betorkollik az Alkotás utcai régi vonalunkba. Ezt az új vonalat folyó évi november hó 13-án / csütörtökön/ üzemkezdettől vesszük üzembe.

Ezen új vonalon a 27-es viszonylatú vonatokat járatjuk oly módon, hogy azok útvonalát meghosszabbítjuk a Budaörsi úton s Alkotás utcán át a DÉLIVASÚT hurokvágány végállomásig.

(A BSZKRT körrendelete, 1930. november 21.)

nem a reménytelenség jegyében – a farkasréti temetőhöz vezető vonalon építettek második vágányt. A bővítés terén 1926-tól sem mutatkoztak igazán látványos eredmények: augusztus 30-án az Akadémia utcában adtak át új vágányokat, illetőleg elkészültek a Géza és Hold utcai hurokvágányok; 1927. február 26-án az Erzsébet híd budai hídfője és a Szent Gellért tér között adták át a pályát a rakparton; 1928. április 23-án az Aréna úton a Váci és Lehel utakat összekötő vágányt. Október 5-én meghosszabbították a Jászberényi úti vonalat, vagyis két év alatt szinte semmi nem valósult meg azokból a nagyszabású tervekből, amiket a 70 milliós program ígért. Nem épült második vágány az Erzsébet királyné úton, nem épült pálya Hűvösvölgytől Pesthidegkútig, ahogyan a Hungária körúton sem a Népliget és a Váci út között, vagy a Gyömrői úton, illetve a Tabánból a Svábhegyen át Budakeszire. Az első valóban teljes egészében újnak tekinthető vonalat csak 1929. november 6-án adták át a Villányi úton – amit az alkalomra Szent Imre herceg útjára kereszteltek át –, a Horthy Miklós körtér és a Budaörsi út között. Alig 1 hét múlva a Vecsés határáig meghosszabbított szentlőrinci HÉV-et felavatták, ám ezt követően (leszámítva a Szent Imre herceg úti vonal Déli pályaudvarig történő meghosszabbítását 1930. november 11-én, a Nagyvásártelep átadásához időzített rövidke vonalat; illetve a zuglói Hajtsár utcai járat Rákosfalváig való meghosszabbítását – mindkettő 1932 novemberében) semmiféle új, eddig ismeretlen helyeket bejáró villamosjáratról nem lehetett szó. Egészen biztos, ha a gazdasági világválság hatásaival a BSZKRT-nak nem kellett volna farkasszemet nézni, minden másképp alakult volna, ám ilyenkor legfeljebb a korabeli poénnal lehetne előhozakodni: ha a nagyanyámnak áramszedője volna, ő lenne a 6-os villamos.

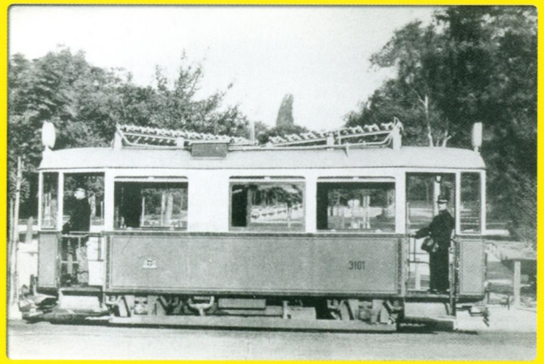
Széll Kálmán tér

A székesfőváros tanácsának 47.301/1929. számú határozata értelmében a Krisztina körúti hurokvágánynál levő teret Széll Kálmán térnek nevezi el, s ezzel kapcsolatosan a Margit körút elnevezést a Széna téren túl, a jelenlegi Krisztina körút 15., illetve 4. számú telekig, azaz a Dékány utcáig terjeszti ki. Fentiekre az érdekelt alkalmazottak azzal oktatandók ki, hogy az ezen a téren levő megállóhelyeknél ezután a Széll Kálmán teret mondják be."

(A BSZKRT körrendelete, 1929. május 25.)

MUKI, BUKFENC ÉS A NÉVTELEN PÓTKOCSIK

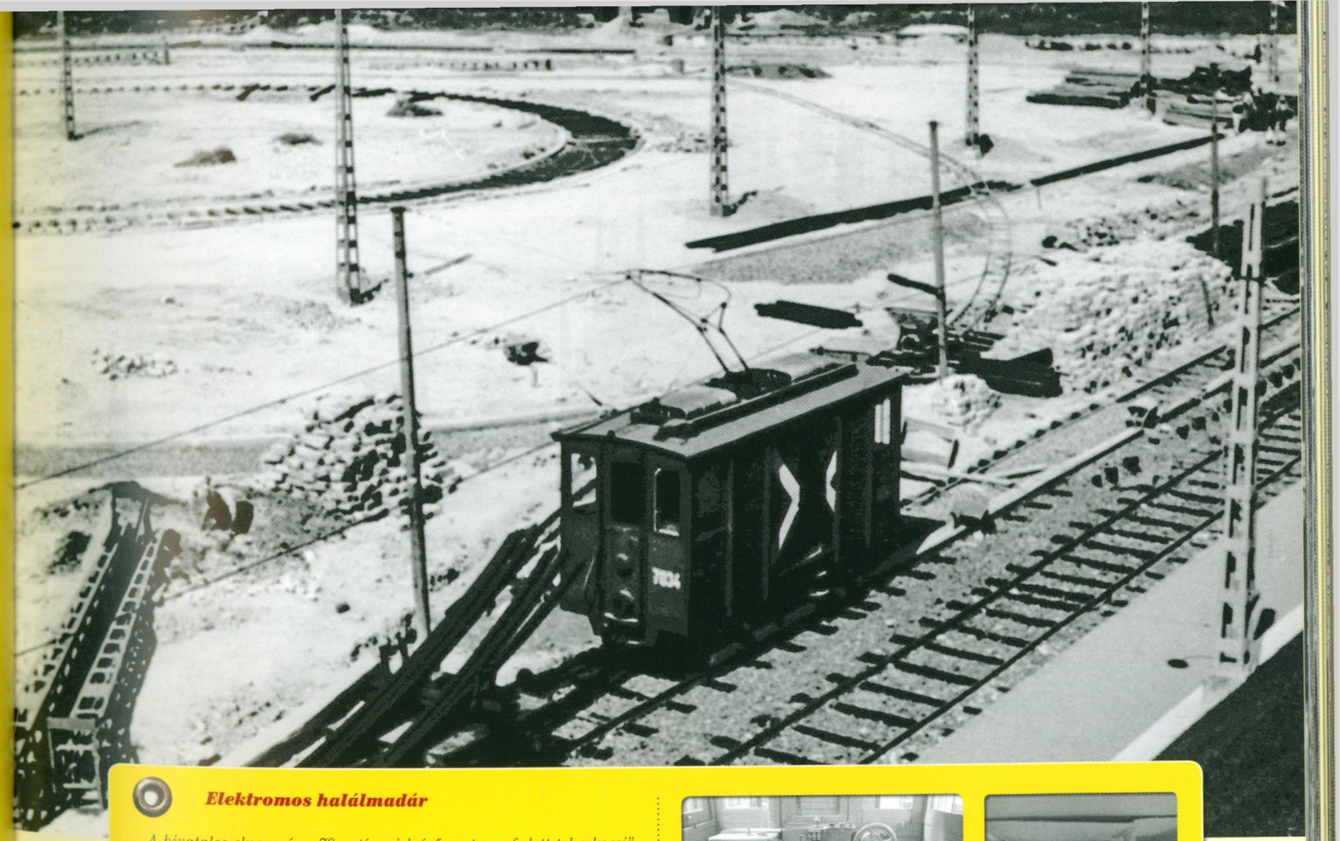
A BSZKRT fejlesztési koncepciója nem csak új vonalak létesítését irányozta elő, legalább ennyire fontos volt a járművek korszerűsítése, illetve újak beszerzése is. Úgy tervezték, hogy 300 új villamost vásárolnak, illetve felépítenek két új forgalmi telepet, a meglévő állományt pedig 400 nagy teljesítményű vontatómotor vásárlásával, az ütköző- és csatolóberendezések egységesítésével, illetve 200 elavult motorkocsi pótkocsivá való átalakításával próbálják életben tartani. Ahogy arról már szó volt, a munkálatok már 1926 előtt megkezdődtek – az évtized végére 101 kis teljesítményű motorkocsit alakítottak át, illetve pont került a még 1914-ben megrendelt 15 motorkocsi ügyének végére, ezeket a járműveket 1924-1925-ben állították forgalomba. A korszak leglátványosabb újítása, az ún. ikerkocsik létrehozása volt, a D típusú kis motorkocsikból 1925-ben 10 ilyet építettek, 1930-ig pedig még 49-et. Arról, hogy a BSZKRT új járműveket rendeljen, sokáig szó sem lehetett, de a vállalat 1926-ban a Ganz és a Schlick gyárakkal együttműködve új járműtípusok fejlesztésébe fogott. (A korábbi hazai gyártók közül az aradi Weitzer gyárat már nem lehetett meghívni, hiszen az Romá-



Gyorsaság=Fejlődés

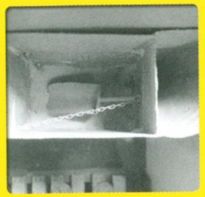
A gyorsabb utazás vágya nemcsak a mai kor lázas iramából eredő, szubjektív érzés, hanem annak komoly jelentősége van a lakosság kényelme és a nagyvárosok egészséges fejlődése szempontjából is. Nem közömbös, hogy a dolgozó embernek naponta félórával, vagy egy teljes órával több ideje jut pihenésre: ha pedig családja vagy egészsége érdekében, esetleg anyagi okokból áldoz pihenő idejéből, akkor jobb levegőjű, esetleg olcsóbb városrészben lakhat. A gyorsabb közlekedés megrövidíti a távolságokat és így újabb területeket nyitva meg a városi lakosság letelepedése számára, elősegíti a város fejlődését.

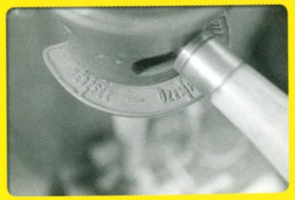
(A BSZKRT tíz éve című könyvből, 1934.)



Elektromos halálmadár

A hivatalos elnevezése „70-es típusjelzésű motoros fedett teherkocsi" azoknak a szürke villamosoknak, amelyek lassan 90 éve riogatják az utasokat. Aki csak egy kicsit is járatos a hazai közlekedésben, Mukinak nevezi, noha a hullaszállító vagy az elektromos halálmadár elnevezés sokkal inkább passzolna hozzá. A deszkákból álló kocsiszekrényt az elsősorban bányaipari gépeket gyártó, és formatervezőt minden bizonnyal nem alkalmazó Roessemann és Kühnemann Rt. készítette, az elektromos hajtásrendszert a BSZKRT házilag kivitelezte a selejtezésre váró villamosok alkatrészeinek a felhasználásával. A Muki 1926-os debütálása idején még senki nem sejtette, micsoda karrier vár a tehermozdonyokra. Ki gondolta volna például, hogy még a 21. században is használni fogják? És akkor még nem is említettük a különféle variációit! Némelyik Muki hóseprővé, síncsiszolóvá lett átalakítva, másokat olyan ütközőkkel láttak el, hogy az amúgy nem kompatibilis MÁV-vonalakon is bizonyíthassanak. A kocsik bemutatkozásakor még hiányzott róluk legfeltűnőbb ismertetőjelük, a nagyméretű festett, fehér andráskereszt, azokat csak az 1920-as évek végén festették fel rájuk.





Beható tanulmányozás után

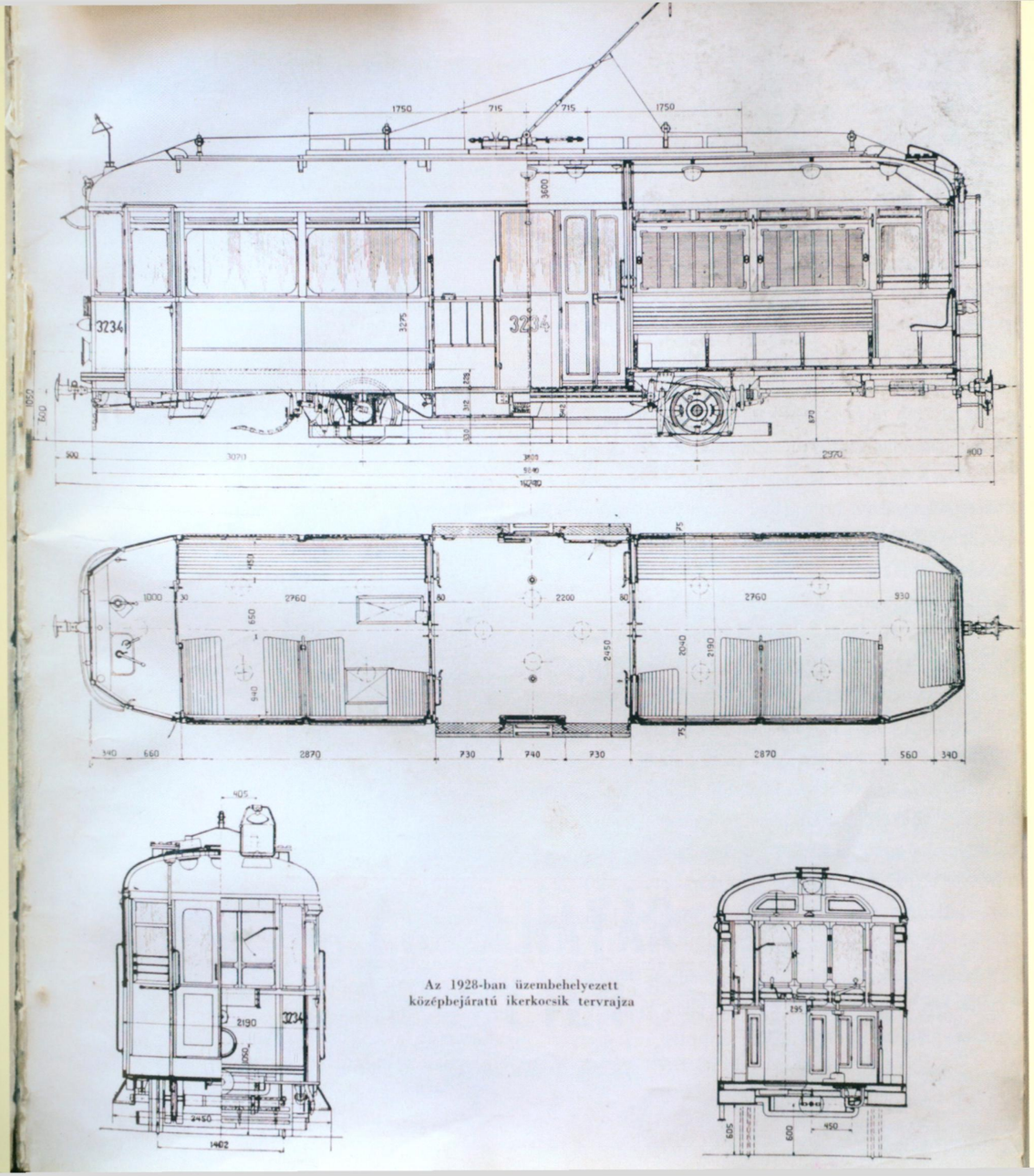
Fővárosunk közúti villamos forgalma az utóbbi években olyan méreteket öltött, hogy az egyedüljáró gépeskocsik további szaporításával már nem lehetett volna a forgalmat kellőképpen javítani. Miután az elmúlt években kísérletképpen forgalomba helyezett úgynevezett ikerkocsiszerelvények igen jól beváltak, nyilvánvaló volt, hogy különösen azokon a vonalakon, amelyek végállomásain hurokvágány nincsen, ikervonatokat kell beállítani; egyrészt, mert az ilyen kocsiszerelvényeket a végállomásokon nem kell átcsatolni, másrészt mert nagyobb befogadóképességű vonategységek beiktatásával nagyobb utazási sebességeket lehet velük elérni. (...) Az európai nagyvárosokban a közúti jellegű villamosvasutak által az elmúlt három esztendőben beszerzett új kocsirendszerek beható tanulmányozása után megállapítottuk, hogy a külföldi kocsitípusok közül egyik sem felel meg a mi helyi viszonyainknak olyan mértékben, hogy érdemes lett volna azok közül bármelyiket híven utánozni, ezért részben a külföldön, részben pedig a saját vasútüzemünkben hosszú éveken át gyűjtött tapasztalatokat kellőképpen mérlegelve, csupán azoknak a szerkezeti részleteknek alkalmazására szorítkozunk, amelyek a legcélszerűbbeknek és legjobbaknak látszottak.

(Frank Richárd: A BSZKRT új ikerkocsijai. Magyar Mérnök és Építész Egylet közlönye. 1929. április 28.)

niához került, a kistarcsai Vasútfelszerelési Gépgyár pedig éppen a megszűnés határán volt.) A két említett gyár, illetve a BSZKRT és a kormány képviselői külföldi tanulmányutakra mentek, hogy megnézzék, mi történt e téren az elmúlt évtizedben.

A BSZKRT első saját beszerzésű villamosa 5 sínautóbusz volt, melyeket a Ganz tervezett és gyártott. Ezek külsőre abszolút a villamosra hasonlítottak, viszont nem volt rajtuk áramszedő. A „benzin-mechanikus meghajtású közúti villamos motorkocsik" közül 4 az éjszakai forgalomban járt, 1 tartalékban állt a Baross kocsiszínben. A „benzines villamosok" lényege az volt, hogy éjjel a feszültségmentes hálózaton is közlekedhettek. A sajátos kocsikon 23 ülőhely volt, a 45 lóerős motorral 30 km/h-val tudtak haladni. Csak akkor váltak feleslegessé, amikor később a BSZKRT-hoz került a buszozás is. Pildner műszaki főtanácsos 1928. január 7-i körrendelete szerint január 1-jétől álltak forgalomba 4 vonalon: a Rókus kórháztól Pestszentlőrincre, a Népszínház utcától a pesterzsébeti Piac térre, a Berlini tértől Rákospalotára, és ugyaninnen Óbudára. „Valamennyi kocsi reggel 2 óra 30 perckor indul a fenti kiindulóhelyről, míg a külső végpontról mindegyik kocsi 3 óra 30 perckor indul vissza s ekkor mindegyik kocsi a Fővám térre (Központi vásárcsarnok) halad, honnan a kocsik az Irányi utca s Baross utcán át a Baross pályaudvarra haladnak" – állt a rendelkezésben. Az éjszakai menetekre 40 fillér volt a jegy, semmilyen bérletjegyet, hetijegyet vagy kedvezményt nem fogadtak el.

A sínautóbuszokkal párhuzamosan érkeztek azok a fedett teherkocsik a Roessemann és Kühnemann gyárból, amelyek közül egyébként néhány még ma is teljesít szolgálatot a főváros vágányain. A BSZKRT 40 ilyen kocsit vásárolt a kisvasutakat és bányavasutakat kiszolgáló gyártól „üresen", vagyis az elektromos berendezéseket maga a BSZKRT szerelte be. A járművek a Muki becenevet kapták, ami olyannyira



Az 1928-ban üzembehelyezett középbejáratú ikerkocsik tervrajza

elterjedt, hogy olykor még hivatalos szövegekben is így emlegetik. A járműbeszerzések tekintetében az igazi áttörésre csak 1928 végén került sor, amikor bemutatták azokat az első ún. középperonos kocsikat, melyeknek köszönhetően végre vadonatúj járművek jelentek meg az utasforgalomban – érzékelhető mennyiségben. A középperonos megoldás annyit jelentett, hogy a kocsik közepén volt az ajtó, így biztosítván a gyorsabb utascserét. A Ganz által gyártott kocsi valóban a kor színvonalán állt, köszönhetően az említett külföldi tanulmányutaknak, ugyanis a típust a párizsi villamosok alapján tervezték meg. A járművezetőknek szokatlan komfortot hozott, hogy a vezetőfülke és az utastér közé válaszfalat építettek be, így elég volt csak a vezetésre figyelni. Nem elhanyagolható, hogy az elektromos berendezések már nem az előző század színvonalát képviselték; igaz a rövid tengelytáv miatt fékezéskor és induláskor a kocsi orra bólintott egyet, így hamar rájuk ragadt a „Bukfenc" becenév.

A kétszer 27 ülő- és kétszer 30 állóhelyes ikerkocsikból 1928 végén érkezett meg az első 20 (amelyek a 3200-3239-es pályaszámokat kapták), és először a Rákóczi úton álltak forgalomba. A kocsik megbízhatóan működtek, olyannyira, hogy még bő 45 éven át használták őket. 1931-ben további 12 Ganz-iker érkezett, de 1 évvel korábban 50 pótkocsit is átalakítottak az új ikerkocsis elrendezésnek megfelelően. Ennek köszönhetően addig nem látott nagy befogadóképességű szerelvények is „pályára léphettek", 3 (motor+pót+motor), sőt a pestszentlőrinci vonalon 5 kocsiból álló villamosok járhattak, ilyet se láttak még addig a budapestiek.

Az új villamosokat az első pesti remíz, a Baross utcai fogadta, miután 1928-ban 24, 1930-ban pedig 67 jármű elhelyezésére alkalmas kocsiszínekkel bővítették.

Narancs és kis kalauzok

Kültelki villamoson sovány, fogatlan asszony. Mellette négy-öt éves gyermeke. Az is sovány. Arca savószín. Ruhácskája rongyos.

Ülnek egymás mellett. Nem beszélnek. Miről is beszélnének? Hallgatnak.

Egy megállónál a fiú narancsokat lát az utcán. Vékony fejhangocskáján tagolva-nyúgösen kérleli anyját:

– A-nyu-ka, ve-gyen ne-kem egy na-ran-csot.

Az anya inkább a kocsi közönségének felel, zavartan, de vidáman, valami hideg mosollyal:

– Ez azt akarná, hogy az egész Pestet megvegyem neki...

(...)

Ha sietős a dolgom, és sürgősen villamosra akarok szállni, mindig elrobog előttem egy „próbamenet", anélkül hogy megállna. Vadonatúj, frissen pingált kocsiban, csillogó egyenruhában kis fiatal kalauzok ülnek mosolyogva, s míg továbbszáguldanak a megálló mellett, fölényesen tekintetnek rám.

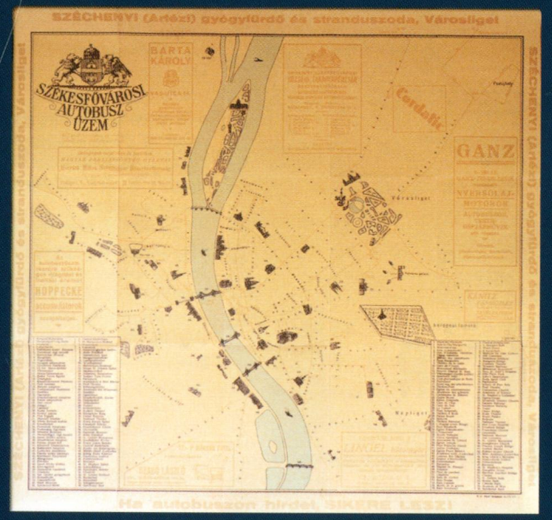
Úgy remélik, hogy ők a sors pártfogoltjai és elkényeztetettjei. Úgy remélik, hogy én, szegény pária, ki vagyok rekesztve az alkotmány sáncaiból, s irigység tölt el. Úgy remélik, hogy ebben a villamosban valami eddig ki nem derített titokzatos módon szaporodnak a kis kalauzok, akikből egykor majd a nagy kalauzok lesznek. Ilyenkor mindig a nagyváros furcsaságát, tündérmeséjét érzem.

(Kosztolányi Dezső írásai, Pesti Hírlap, 1932.)

KÉK RAPSZÓDIA

Ha iskolai tantárgy lenne a fővárosi autóbusz, azt tanítanák, hogy 1928 a modern buszközlekedés születésének éve. Ekkor kezdődött a 100 új hazai busz gyártása, ráadásul úgy, hogy a magyar ipar (beleértve a legnagyobb céget, a MÁVAG-ot is) soha korábban nem kapott sem ekkora, sem vaspályás megrendelést. (A MÁVAG egészen az Ikarus megjelenéséig a legnagyobb beszállító maradt.)

1928-ban döntést hoztak arról is, hogy felépítik a főváros első buszgarázsát, és ekkor adták ki a fővárosi közúti közlekedés rendezésének szándékával az új személyfuvarozási szabályrendeletet is. Ebben azt is meghatározták, hogy a buszok csak a kijelölt és meghirdetett útvonalon és tarifával közlekedhetnek, illetve hogy kizárólag 24 évnél idősebb férfiak lehetnek buszvezetők. A szabályok közt szerepelt, hogy énekelni és lármázni tilos a kocsikban – mintha korábban kifejezetten ajánlott lett volna.



Ekkor írták elő azt is, hogy a korábbi sárga buszok és a próbakocsik tarkasága után egységes színben kell majd pompázzon a több mint százdarabos flotta. Talán még élt a Monarchia kettős fővárosából eredő lojalitás (vagy már csak nosztalgia), esetleg a nemzetközi tanulmányutakon valakinek megtetszett a szín, mindenesetre a bécsi kocsik után a budapestieket is pirosra akarták fényezni. Csakhogy közbeszólt a politika. A főváros egyszerűen megtiltotta, hogy saját cége a kommunisták színével bolondítsa meg a városképet. Az, hogy vörös buszokkal szállítsák a budapestiek tömegeit, valószínűleg még ijesztőbben hangzott annak fényében, hogy éppen a Tanácsköztársaság 10. évfordulójának évében álltak forgalomba a kocsik. Nem lehet tudni, mi vezetett végül a kék színhez. Az főváros 100 új busza mindenesetre az ablaka alatt kék, felül krémszínű (később szürke), a sárvédőknél pedig fekete színű lett. Ám ahogy a BSZKRT villamosai sem csak sárgák voltak, mégis sárgának mondták azokat, úgy a krém/szürke/fekete pluszszínek ellenére is a pesti járműveket is mindenki csak kék buszként emlegette.

MI A JOBB?

A BSZKRT kezdetben nem engedte, hogy a villamosvonalak közelében buszjáratok induljanak, csak afféle ráhordó szerepben képzelte el a gumikerekű konkurenciát. Mások viszont amellett érveltek, hogy a villamos valójában a síneken guruló anakronizmus, és a jövő csakis a buszoké, igaz, példának egy olyan „metropoliszt" emlegetettek, amilyen a német Wiesbaden, ahol a húszas években megszűntették a villamosközlekedést.

A buszok elterjedését a viták ellenére egyértelműen segítette, hogy a jármű olcsóbb volt egy villamosnál és vágányokat sem kellett építeni, ezért – ahogy ezt egy korabeli feljegyzésben írták – „számos útvonalon lehet vele kísérletet tenni és követni az utasforgalom legmegfelelőbb irányait". Főleg a kertes városrészekben, villanegyedekben, ahol – már csak a szerény forgalom miatt is – valóban nem volt érdemes vágányt fektetni. De a másik oldalon is voltak érvek: a villamosok élettartama „jó karbantartás mellett, mint például nálunk – érvelt a BSZKRT – 30, sőt 40, míg az autóbuszjárműveké 7-8 év"; emellett az üzemköltsége is nagyjából feleannyi (a gyenge magyar szén a villamosokhoz elég áramot tud termelni, viszont a benzint és a gumit külföldről kell beszerezni). Úgy számolták, hogy a csúcsidőben – amit akkor angolos fordításban „rohamórának" hívtak – ugyancsak a villamos teljesít kiszámíthatóbban.

A viták a harmincas évek elejére csillapodtak le. Ekkor még a buszpárti London General Omnibus vezérigazgatója is ezt nyilatkozta: „A közúti vasutakra Londonban továbbra is éppen olyan szükség van, mint eddig volt, de az autóbusszal együtt kell működniük." A berlini műegyetem tanárai is hasonló álláspontra jutottak, vagyis arra, hogy a két rendszer inkább kiegészíti, nem pedig helyettesíti egymást. Berlinben egyébként azt is kiszámolták, hogy a villamosok férőhelyekre lebontva kevesebb helyet vesznek el az utcák területéből és a villamos kötöttsége segít rendezni az utcai forgalmat. A fejlődésnek nem lehetett megálljt parancsolni. A BSZKRT is megvonta a mérleget, és 1933-ban pontot tett a vita végére: „nem az a kérdés, hogy villamos vagy autóbusz, hanem az, hogy a villamos és autóbusz miképpen működjenek össze". A döntéshez az is hozzájárult, hogy ekkora a főváros buszai már a cég érdekeltségébe kerültek.

Garázs

A SZAU a Keleti pályaudvar mögött, a Szent Domonkos utcai forgalmi telepen 3.9 millió pengőért építtetett garázscsarnokot, műhelyt, irodaépületet, ami egyúttal üzemanyagtároló és töltőállomás volt. A létesítményt 1930 novemberében adták át, ami hatalmas változást jelentett a korábbi telephelyekhez képest. Az új forgalmi telep megnyitásával az ideiglenes garázs célját szolgáló, Miskolci úti létesítmény is felszabadult, ezért itt létesítettek új főműhelyt.

1930-ban a Szent Domkos utcai volt Európa legnagyobb fedett buszgarázsa: 100 méter hosszú, 72 méter széles, vagyis 7200 négyzetméter. Az építészeti terveket Hültl Dezső műegyetemi tanár készítette, de Bory Jenő, a híres székesfehérvári Bory-vár építője is részt vett a munkában – szobrászként.

KIFELÉ A VÁROSBÓL

Amíg SZAÜ által megrendelt hazai buszok készültek, alvállalkozó jelent meg a színen. A Budapesti Autóbuszközlekedési Résztvénytársaságot (BART) kifejezetten azért alapították, hogy a „budapesti autóbuszközlekedést részben és ideiglenesen" – ez két évet jelentett – megoldja. A BART 1928 februárjában 25 Rába típusú – meggypiros – autóbuszt állított forgalomba (a SZAÜ teljes állománya akkor az „ősbuszokkal" együtt sem érte el a 40-et), természetesen új vonalakon. (Egyebek mellett ekkor indult a 15-ös jelzésű busz, ami azóta is szinte változatlan útvonalon közlekedik a Boráros tér és Újlipótváros között.) Ám miután a fővárosi közgyűlés újabb 100 autóbusz beszerzéséről döntött, a BART-ot – érdemei elismerése mellett – voltaképpen kiutasították a fővárosból. Mivel a Budapest környéki közlekedés továbbra sem volt egységes (többnyire magánvállalkozók tevékenykedtek), a BART újabb kétéves szerződéshez juthatott hozzá, ha vonalakat létesít az agglomerációban, ami akkoriban még például Újpestet, Rákospalotát és Pesthidegkútot is jelentette. Az persze kezdettől fogva egyértelmű volt, hogy a főváros nem ad ki a kezéből jól jövedelmező vonalakat, így a megoldás átmeneti jellege egy pillanatra sem volt kétséges. Az egyes viszonylatok visszavételét már a válság előtt megkezdték, ami azzal járt, hogy a BART egyre inkább a fővárosból kifelé tartó viszonylatokra hangolódott rá. Időközben felavatták a SZAÜ első korszerű garázsát a Keleti pályaudvar közelében, a Szent Domonkos utcában, ami 1930-as átadásakor Európa legnagyobb buszgarázsa volt. A gazdasági válság kezdetén a SZAÜ vezetése még nyeregben érezte magát, és javaslatot tett, hogy járatokat indíthasson a villamosokkal azonos útvonalakon is, de ennek ekkor már nem volt realitása, és nem csak a BSZKRT ellenállása miatt. A SZAÜ már a csőd szélén járta haláltáncát, aminek végül a főváros úgy vetett véget, hogy a céget 1932. július 1-jétől az BSZKRT gyámsága alá helyezte. Így pár hónappal később a BART-nak már a BSZKRT-al kellett megállapodást kötnie a környéki autóbuszjáratok szerződésével kapcsolatban, amit akkor 4 évre kaptak meg. A szerződés aláírása után olyan döntés született a járatok számozásáról, mely szerint a SZAÜ járatai az 1–19 közötti, a BART-éi pedig a 20–26 közötti számokat kapják. Bizonyos helyekre (Kelenvölgy, Rózsadomb, Svábhegy, János-hegy) viszont magánvállalkozók indítottak buszokat.

Árad a Rába

Az 1896-ban alapított győri Rába Vagon- és Gépgyár elég hamar megértette az idők szavát és a 20. század elején már nemcsak vasúti kocsik gyártásában jeleskedett, hanem az automobilok, tehergépjárművek vonatkozásában is. Az első Rába autóbuszt 1925-ben mutatták be, ami a csehszlovák Praga gyárral készült kooperációban. A 24–30 fő befogadóképességű kisbuszokra elsőként a BART harapott rá, az LHo típusjelű járműből mindjárt 30-at rendelt, s e járművek 1928-ban már közlekedtek is Budapest utcáin. Ilyen volt például a Vígszínház és a Boráros tér között közlekedő, akkor még vadonatúj 15-ös járaton.

A MEGMENTŐ

Az 1930-as évek elejétől a válság beköszöntével a fővárosi buszközlekedés addigi fejlődését egy csapásra beárnyékolta az új helyzet. Előbb csak az üzemórák rövidültek és újabb jegyfajták jelentek meg, de az elhúzódó válságban az utasok elmaradtak, ami azzal járt, hogy a cég bevételei is csúnyán apadni kezdtek. Voltaképp ez okozta a Székesfővárosi Autóbuszüzem vesztét, és vezetett oda, hogy végül mindenestül a BSZKRT-hoz csapták az egészet. 1932-től még csak a SZAÜ kezelését látta el a BSZKRT, hivatalosan nem olvasztották be a céget. Annak ellenére sem, hogy a főváros vezetése mielőbb át akarta adni a közvetlen felügyelete alá tartozó buszüzemet, csakhogy az átadás a jogi procedúrák miatt jó fél évet csúszott. A szintén nem éppen rózsás helyzetben lévő BSZKRT próbált alkalmazkodni az új helyzethez és okosan gazdálkodni, ezért még azt is megengedte, hogy a Nagykörúton buszjárat induljon, amit a villamosok elsőbbsége miatt addig mindig ellenzett. Szintén a racionalizálást szolgálta, hogy 1933-ban – Európában elsőként – nekiláttak a buszok nagyarányú dízelesítésének is, vagyis a járművekben kicserélték a motorokat. A drága benzin (pontosabban a benzin és az alkohol motalkónak hívott 80:20 arányú keverékének) helyettesítése évi több százezer pengő spórolást jelentett. Ezt csak az árnyékolta be, hogy az utasok annyit panaszkodtak a kormos, fekete füst miatt, hogy a kipufogócsöveket – afféle kéményként – a buszok tetejére kellett szerelni. A BSZKRT az utasok visszacsábítása érdekében a rövid távolságon utazóknak – a villamosokon 1933 nyarán megjelenő kisszakaszjegyhez hasonlóan – olcsó jegyeket vezetett be a buszjáratok többségén. Nem sokkal később a bevétel és az utasszám újra elérte a válság előtti szintet. Közben a Városházán már elkészítették azt a szerződést, amivel az autóbuszüzemet teljesen beolvaszthatták a BSZKRT-ba. A szerződés végül 1934. január elsején lépett életbe, méghozzá 80 év időtartammal számolva, vagyis 2013. december 31-ig érvényesítve. A városatyák, a BSZKRT villamosközlekedést favorizáló vezetőitől is tartva, azt is rögzítették, hogy 1950 végéig a buszközlekedésben keletkező tiszta nyereséget csak az autóbuszüzem fejlesztésére fordíthatják. Cserébe a főváros vállalta, hogy addig nem követel magának részesedést.

A korábbi helyzet megnyugtató rendezésével ismét szóba kerülhetett új buszok beszerzése, hogy aztán, immáron a BSZKRT elképzelése szerint, új járatokat indíthassanak, mások mellett a Rákóczi úton, a Nagykörúton, sőt egyes belvárosi villamosok helyett is.

Koporsó

A BSZKRT új buszait, talán furcsa formájuk miatt, talán mert túlságosan tudományos-fantasztikus hangzású volt az N26/36 elnevezés, a pesti köznyelv elnevezte Koporsónak. Ennél sokkal vidámabb dolog volt, hogy az 50 új busz megérkezése után a következő évben is vettek 5-öt. Ezzel ez a típus lett a cég legnagyobb darabszámú kocsija a háború kitöréséig, lehetővé téve egy sor új viszonylat kialakítását.

MINDHALÁLIG GŐZÖS

Széchenyi Ödön gróf ifjúkorában hasonló úton haladt, mint édesapja: külföldi tapasztalatokat gyűjtött, majd ezeket próbálta honosítani. Például miután 1862-ben Londonban megismerkedett a helyi Fire Brigade-del, 1 évre rá megalapította (23 éves volt ekkor!) a fővárosi önkéntes tűzoltó egyletet, 1867-ben pedig, azután hogy Pesttől egészen Párizsig hajózott, majd Lyonban meglátott egy különleges járművet, minden befolyását felhasználta, hogy Budán is legyen egy ilyen. Elszántságát mi sem bizonyítja jobban, mint hogy e furcsa mozgó objektum, vagyis a sikló, akkori nevén a Budai Hegypálya építése 1868 végén megkezdődött, s 1870. március 2-án fel is avatták – másodikként Európában.

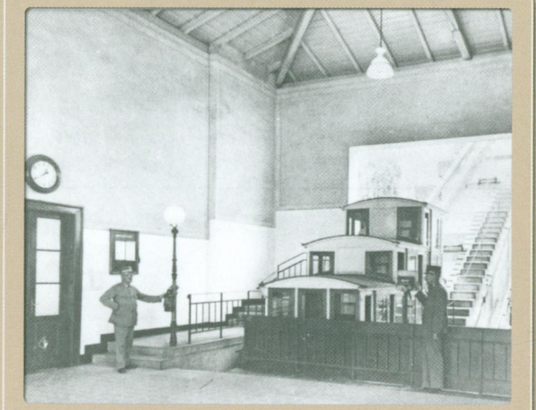
Noha a megnyitó idején az építési terület katonai objektumnak (erődítmény) számított, és Széchenyiék csak úgy kaptak engedélyt, hogy szükség (például ostrom) esetén a járművet azonnal el kell tüntetni, a beruházásra egyáltalán nem volt jellemző a garasoskodás. A különleges, lépcsőzetesen „összekötött" járműveket Bécsben gyártották, a 95 méter hosszú, 30 fokos lejtésű pályát pedig úgy alakították ki, hogy az minden részletében megfelelt a vasúti szabványoknak. Az persze senkinek nem jutott eszébe, hogy hétköznapi lokomotívokat engedjenek a meredek sínekre – a hajtást egy szintén Bécsből beszerzett 30 lóerős gőzgépre bízták, melynek gépházát az Alagút melletti alsó állomáson építették fel.

A török tűzoltó

Széchenyi Ödön gróf, amikor Konstantinápolyban járt 1870 júniusában, éppen pusztító tűzvész után érkezett. A június 5-i tűzvészben leégett az angol követség háza, az olasz színház, az amerikai és a portugál konzulátus, a francia fürdők, a német szeretetház, az örmény-katolikus és katolikus érsekség épületei. A követségek és konzulátusok közbeléptek a török portánál, hogy a város védelmére rendszeres tűzoltóságot szervezzen meg. Mivel Széchenyi éppen ott járt, felajánlotta a segítségét, hogy magyar mintára felállítja a hivatásos és önkéntes tűzoltóságokat. (…) A szultánra az orosz nagykövet is óriási nyomást gyakorolt, de természetesen ő orosz tűzoltótiszteket akart Konstantinápolyba hozatni. Ezzel a kezdeményezéssel szemben az európai összefogás majdnem kevésnek bizonyult. Az orosz követ tűzoltókat hozatott és nagyszabású bemutatót tartott. Széchenyi időben értesült a dologról, és ő is tűzoltókért küldetett, akik pár nappal az orosz bemutató után megmutatták saját felkészültségüket. A szultán a fegyelmezett katonás csapat pontos és összeszokott gyakorlata láttán, ami szinte hang nélkül, gyorsan és látványosan zajlott le, számot adva szakértelemről, felkészültségről, bátorságról és csapatszellemről, azonnal megbízta Széchenyit, hogy az ő szervezésében – magyar mintára – hozza létre a török tűzoltóságot.

(Dr. vitéz Roncsik Janó Gróf Széchenyi Ödön című könyvéből, 1938.)

A technikai tartalmat illetően a sikló – ahogy 4 évvel később a fogaskerekű is – tulajdonképpen túl hamar érkezett a fővárosba. Az 1870-es években még high-technek számító gőzhajtás 20 év alatt teljesen korszerűtlenné vált a városi közlekedésben, így már a századforduló táján felmerült itt is a villamosítás, mivel nemcsak a levegőnek, a városképnek sem tett jót a Budai Vár aljában pöfékelő nagyméretű kémény.



Nyomban rendbe hozta

Amikor Széchenyi gróf az eredetileg 40 éves engedélyt a Budai Hegypálya Részvénytársaságra átruházta, kieszközölte, hogy a város tíz esztendővel meghosszabbítsa az engedélyt. Így a Budai Hegypálya Rt. engedélye 1920-ban járt le s ekkor a sikló a Székesfőváros tulajdonába ment át. A sikló üzemének vezetését 1932-ben vette át a BSZKRT, s nyomban rendbe hozta a pályát, az épületeket, kocsikat és az egyéb berendezéseket. Egyébként ma, amikor már kétfelől is autóbusz visz a Várba, a siklót, ezt a régi, szinte történelmi érdekességszámba menő közlekedési eszközt inkább a tradíciók tisztelete, semmint a szükség tartja fenn.

(A BSZKRT tíz éve, 1923–1933)

A korszerűsítés később sem került le a napirendről. A Széchenyi alapította társaság koncessziós szerződése 50 évre szólt; a Budai Hegypálya előbb a főváros, 1923-tól pedig BSZKRT tulajdonába került. 1922-ben még úgy állt a dolog, hogy bezárják az egészet és lifttel váltják ki; a Ganz mérnökeivel konzultáltak is (az elképzelés szerint a liftbe az alagútban lehetett volna beszállni). Végül csak 1927-ben született döntés a megmaradásáról, sőt egy érdekes, ám jóval szerényebb fejlesztést is számba vettek: az alsó állomást meghosszabbították volna a Clark Ádám tér felé, a felsőt pedig a Szent György tér irányába. Ez a változat új kocsikkal is számolt, köztük egy 10 tonnás teherplatóval, amin igény esetén – mondjuk a minisztériumi poggyászok vagy a vári piacra szánt kelengyeládák helyett – akár 150 álló utas is élvezhette volna a pesti panorámát.

Ám 1928-ben elindultak ez első buszjáratok a várba, és ezzel nemcsak a villamosítás, de a szerényebb átépítés is lekerült a napirendről. Mivel az egyre csökkenő számú utasok java minisztériumi alkalmazott, köztisztviselő volt, a Sikló megszüntetése már-már politikai kérdésnek számított, így minden maradt a régiben; a gőzvontatású járművek közlekedése csak 1944-ben szűnt meg Budapest ostroma miatt.

Vajon eszébe jutott bárkinek is, hogy 1868-ban a katonai kincstár úgy adott engedélyt a Sikló építésére, hogy ha katonai okok indokolják, azonnal le kell rombolni a pályát? Erre sosem került sor, de végül a BSZKRT mégis katonai okokra hivatkozva szüntette meg: Budapest ostromakor ugyanis egy légibomba és 3 tüzérségi lövedék találta el a területet. A felső épület és az ott álló kocsi megsemmisült; az alsó épületnek csak a tetőszerkezete rongálódott meg; a gőzgép, a kazán és a másik kocsi csaknem teljesen ép maradt.

EGY FOGAS KÉRDÉS

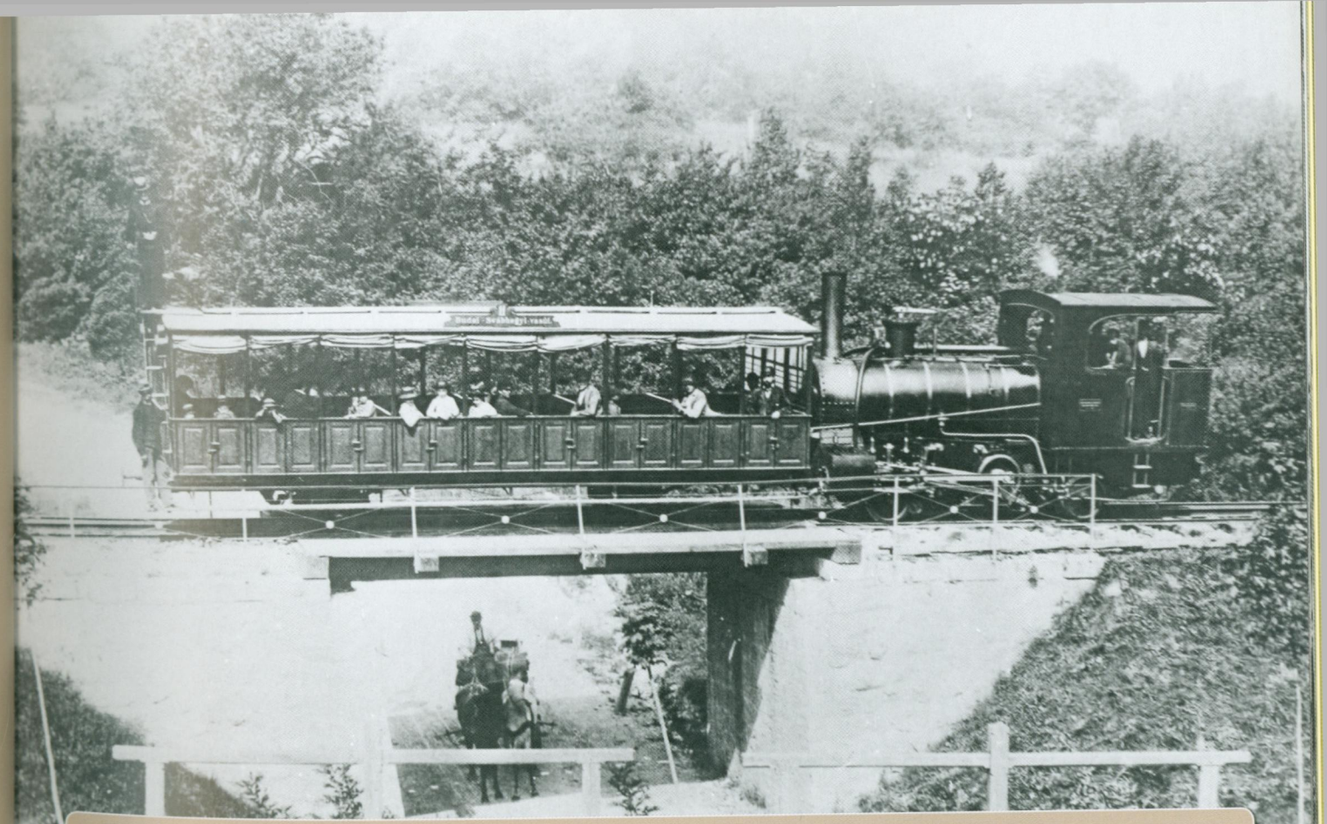
Az 1874-ben átadott fogaskerekű megszüntetése vagy korszerűsítése a háború után állandó téma volt a városi közlekedésnökök köreiben. A lassan fél évszázados „teaforraló masinák" (Jókai nevezte így, a köznyelv inkább „kávédarálónak" csúfolta) üzemeltetése aligha volt védhető akár gazdasági okokból, akár az utasok elvárásait nézve.

Előszóval

A villamosüzemre való átalakítást a BSZKRT végrehajtván, ezen átalakításnak, valamint az azzal kapcsolatos bővítéseknek műtanrendőri bejárását a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség 1929. július 2-án tartotta meg. Ez alkalommal a villamosüzemű forgalom megindítására az engedély a helyszínen előszóval megadatott.
(I. számú műszaki felülvizsgálati jegyzőkönyv, 1929. június 3.)

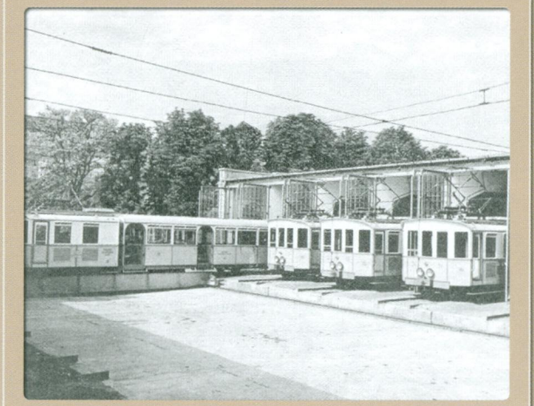
Noha a fogas egyike volt Budapest legpatinásabb közlekedési eszközeinek – Európa harmadik ilyen vasútjának építéséről még a városegyesítés előtti Buda utolsó polgármestere döntött –, már az 1920-as években is afféle nosztalgiavasútnak számított. A háború alatt karbantartásával senki nem törődött, a kisiklások egyre gyakoribbá váltak, előfordult, hogy a kocsik a félúton felmondták a szolgálatot. „A főváros hajlandó megváltani 400 000 koronáért a svábhegyi ócskát, pedig már semmi szükség rá, mert a svábhegyi lakosok úgyis mind leköltöztek a városba. Nem mernek felülni a fogaskerekűre. Csak Harkányi miniszter lakik még fent. De ő automobilon jár…" – írta a Pesti Futár még 1917-ben.

A vasutat üzemeltető társaság a fogas megmentése érdekében a vonal meghosszabbításáról készíttetett komoly tervet, ám erre évekig nem reagált senki, aztán a társaság koncessziós engedélye 1926-ban lejárt. A 30 évvel korábban előírt villamosítás természetesen elmaradt, de az utolsó előtti évben a BSZKRT kelenföldi műhelyéből 1 benzinmotoros fogaskerekű sínautóbuszt rendeltek, hogy legalább néhány menetet gazdaságosan tudjanak lebonyolítani. Mivel a koncessziót ekkor már senki sem akarta meghosszabbítani, 1926. szeptember 30-án az „ócskavasutat" egy szerződéssel a BSZKRT nyakába akasztották. A biztonság kedvéért 2013. január 1-jéig. A BSZKRT-nak már csak ez hiányzott, de nem volt más választása, mint hogy előre menekül és nekilát a



Őrült csörömpöléssel

A svábhegyi ócskavasút az utóbbi hetekben megint kisiklott vagy kétszer. Az ócskavasút kb. négy hete megint csinált egy stiklit. Fölment körülbelül a Svábhegy közepéig, ott a mozdony felmondta a szolgálatot, és elkezdett őrült sebességgel visszafelé gurulni. A személykocsi – amely hozzá sincs kapcsolva a mozdonyhoz! – persze utána. Nem akart elválni tőle. Úgy látszik, nagyon szereti. Mikor már vagy húsz méterre voltak egymástól, a mozdony befékezett és megállt. A személykocsi erre teljes svunggal nekiment, és őrült csörömpöléssel és dübörgés közben összetört. Az utasok az ütközés előtt kiugráltak a kocsiból, ez volt a szerencséjük, így csak könnyebb zúzódásokat szenvedtek. Páran betörték a fejüket. Ha négy lépéssel odébb történik az ütközés, a Béla hídnál, akkor nem a fejüket törik be, hanem a nyakukat ki. Épp ezért nem is hagyták a dolgot, hanem panaszra mentek a városházára. Erre a főváros nagy vizsgálatot indított és elrendelte, hogy a kocsikban ezentúl nem szabad petróleumlámpát égetni. Két hét múlva újra kisiklott a fogaskerekű.
(Pesti Futár, 1917.)



A magyar ipar dicsősége

A Svábhegyi Villamos Fogaskerekű Vasút ünnepélyes megnyitása 1929. július 2-án volt, Hermann Miksa akkori m. kir. kereskedelmi miniszter jelenlétében, aki a megnyitó beszédében rámutatott arra a nagy és felelősségteljes munkára, melyet a Ganz-gyár a vasút villamosításával olyan sikerrel végzett el, hogy azzal nemcsak magának, hanem az egész magyar iparnak dicsőséget szerzett.
(Ganz Közlemények, 1931. június)

fogas korszerűsítésének. Közben felbukkant a színen bizonyos Kugler Mihály, okl. mérnök, aki 1925-ben – az 1913-as tervezetét leporolva – kényelmes Pullmann kocsikkal közlekedő, Svábhegyi Széchenyi-vasút névre keresztelt körvasúti tervvel állt elő, amit a főváros kezdetben támogatott. A terv szerint két alagúton, 8 nagyobb völgyhídon és 102 kisebb hídon lehetett volna bejárni a budai hegyvidéket, a kocsik a Szent Gellért térről indultak volna és a Svábhegyre fél órán belül fel is értek volna.

Mindenesetre a BSZKRT 1927-ben megindította rekonstrukciós programját, és két év múlva teljesen felújított pályán,

új megállókkal, vadonatúj járművekkel bocsátotta útjára a világ első villamosított fogaskerekű vasútját. Így 1929. július 2-a a fogas második születésnapja lett. „A nagyszállónál a BSZKRT rezesbandája a Rákóczi indulóval fogadta a vendégeket" – írta a korabeli sajtó –, köztük az első vonatot vezető Herman Miksa minisztert és Sipőcz Jenő polgármestert.

A fogas iránti érdeklődés azonban letörölte a mosolyt a BSZKRT hivatalnokok arcáról: két év múlva a férőhelyek kihasználtsága épphogy elérte a 10 %-ot. A társaság mindenféle kedvezményeket talált ki, egyes jegyárakat egyszerűen megfelezett, ám miután ez sem vezetett eredményre, meglepő lépésre szánta el magát: szállodát emelt a Széchenyi-hegyi végállomáson. A Golf Hotel és étterme 1939-ben fogadta az első vendégeket, ám ettől még nem vették többen igénybe a fogaskerekűt. Ráadásul két évvel később a BSZKRT a Széll Kálmán téri új villamoscsomópont építésekor megszüntette átszállás nélküli villamosjáratát a hegyi vasút alsó végállomásához.

A fogas iránt kizárólag télen nőtt meg az érdeklődés, akkoriban leginkább a svábhegyi „nemzetközi" ródlipályának köszönhetően. Igaz, hogy az újdonság varázsa ezzel kapcsolatosan sem volt hosszú életű, de az kétségtelen, hogy a szánkózás jelentős téli népsporttá nőtte ki magát. Olyannyira, hogy a nagy forgalmú téli napokon még a régi 55 éves személykocsikat is forgalomba kellett állítani.

Figyelembe vettük, de minek

A közönség a füstös, zajos gőzvasút helyett örömmel fogadta a simán, egyenletes sebességgel gördülő villamos vonatokat. A villamos üzem lehetővé tette a vonatsűrűségnek s ezzel a vasút teljesítőképességének növelését, ezenkívül nemzetgazdasági szempontból is előnyösebb, mert a gőzüzemhez képest kevesebb a szénfogyasztás.

A pálya villamos berendezésénél és az új villamos járművek tervezésénél felhasználtuk a fogaskerekű vasutak klasszikus hazájában, Svájcban végzett tanulmányaink folyamán gyűjtött tapasztalatokat és adatokat. Természetesen figyelemmel voltunk a svábhegyi vasút különleges helyi viszonyaira, mivel a svábhegyi vasúton a sűrű forgalom, a nagy vonategységek és a nagyobb sebesség miatt – annak ellenére, hogy a pálya emelkedése más vonalakhoz képest csekély (110 ezrelék) – az üzemi viszonyok több tekintetben nehezebbek, mint meredekebbek, de ritkább forgalmú, könnyebb vonategységekkel és kisebb sebességgel közlekedő svájci fogaskerekű vasúton.
(A BSZKRT tíz éve című könyvből, 1934.)

Magyar energia, magyar feltámadás

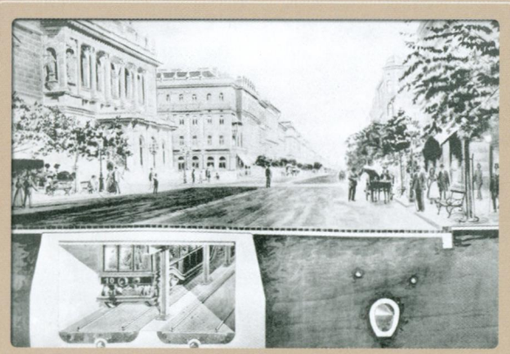
Sipőcz Jenő polgármester beszédjét azzal kezdte, hogy a főváros ezt a mai eseményt nem egyszerű háziünnepnek kezelte, mert ez a nagyfontosságú műszaki alkotás túlmegy egy házi ünnepség keretén. Nagy dolog volt a régi fogaskerekű, amely akkoriban megfelelt a kor igényeinek és nagy szolgálatot tett a fővárosnak, amikor a Svábhegyre lehetővé tette a közlekedést. Az idő azonban haladt, megnövekedtek az igények és ma a svábhegyi fogaskerekű nem felelt a követelményeknek. Ezért a fővárosnak, mihelyt a régi vállalkozótól megszerezte a vasutat, az első dolga volt az elektrifikálás. Nagy munka volt, nagy áldozatot jelentett. De a főváros szolgálni akarta vele a közegészséget, és íme, megszűnt a füst, a lárma. Szolgálni akarta a városfejlesztést, mert íme, kétszer akkora forgalom van, mint volt eddig. Külön szempont, amire büszkék lehetünk, hogy ezt a nagy alkotást, bár idegen szabadalom és idegen minta után, de magyar mérnökök alkották meg, magyar tudással, magyar tehetséggel és így, az óriási nehézségek felett magyar akarat diadalmaskodott. Megmutattuk ezzel, hogy a magyar energiát nem lehet letörni, és ez nekünk nagy garancia a feltámadásra.

(Az MTI tudósítása a fogaskerekű megnyitásáról, 1929. július 2.)

A CSÁSZÁR ÚJ RUHÁJA A TURKÁLÓBÓL

A budapesti földalattit 1896-ban, a londoni után a világon másodikként adták át, nem csoda, hogy a világraszóló szenzáció gyorsan kiérdemelte, hogy Ferenc József „legkegyelmesebben megengedje, hogy a vasutat róla nevezzék el". Ki gondolta volna, hogy a császár és király neve egészen 1947-ig szerepelt a földalatti vasút nevében, sőt a kocsik oldalán is az FJFVV, vagyis a „Ferencz József Földalatti Villamos Vasút" rövidítés díszelgett több mint 50 éven át.

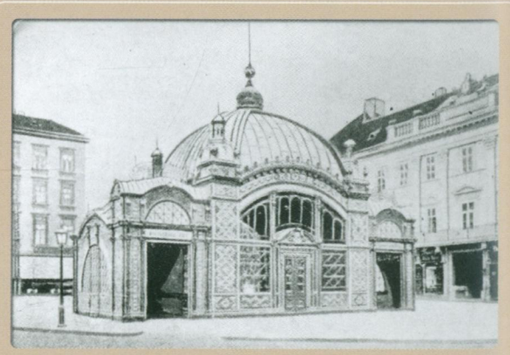
A BSZKRT megalakulásakor a földalatti is az új cég üzemeltetésébe került, hiszen a vasutat egykor építő BKVT és BVVV megszerzésével a két társaság által fele-fele arányban tulajdonolt FJFVV összes részvénye is a BSZKRT-é lett, így hát az részvénytársaság élére is a BSZKRT vezetői kerültek. Ennél több azonban sokáig nem történt, hacsak az nem, hogy a földalatti lejárócsarnokait már a „fejlettebb ízlés" érdekében végleg eltűntették a városból. A „majolika krip-



Egy lakatos kiküldetett

Régi beton felső lapja kibarázdáltatott csákánnyal, hogy jobban kössön az új betonnal. Schlick vasöntödéből az Eötvös utcai szakaszhoz a kereszttartók melletti szögvasak szögecseléséhez egy lakatos kiküldetett, mivel azonban a szögecselés által a már kész betonboltozat rázkódásokat szenved, a szegecselés beszüntettetett, s csavarok alkalmazása vétetett fel.

(Részlet a földalatti építési naplójából, 1895. október 16.)



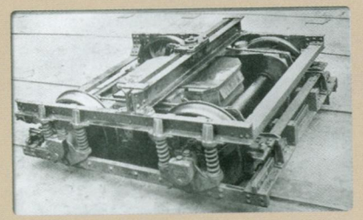
Bontottak, bontottak, bontottak

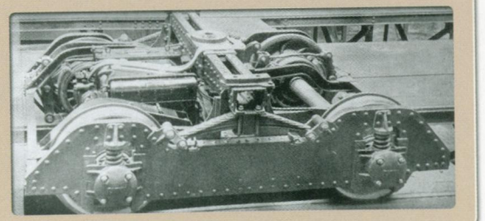
Az elbontott csarnokokat sokáig a vágóhídi raktárban tárolták, ott, ahol ötven évvel később az egykori uralkodói szalonkocsit is darabokra vágták.

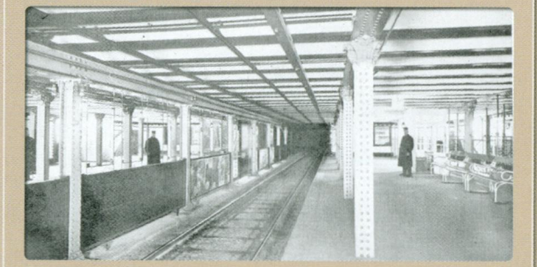
Először épp a két legdíszesebb, a Schikedanz és Herzog tervezte Gizella téri, illetve az oktogoni épület tűnt el, utolsóként pedig a Deák téri, több mint száz négyzetméteres „halcsarnoknak" gúnyolt épületet bontották le 1925-ben.

Cserebere

Az 1896-ban készült, többször is átalakított kocsikon, a legnagyobb változást a BSZKRT eszközölte: 1930-ban az ajtókat kétszárnyúvá alakították át, és – egyebek mellett – ekkor cserélték ki a járművek forgóvázait is.







Éber és lelkiismeretes

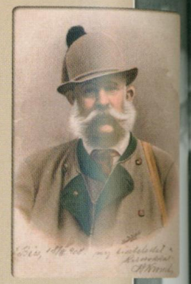
Ön f. évi január hó 1-én a FAV-on teljesített szolgálata közben síntörést vett észre és azt azonnal jelentette. Eljárásával megelőzött egy esetleges kisiklást, amely a vasútvállalatnak súlyosabb kárt is okozhatott volna. A vezérigazgató úr Őméltósága ezen éber és lelkiismeretes szolgálati ténykedéséért – javaslatunkra – megdicsérte és 5 pengő jutalomban részesítette.

(A BSZKRT levele Papp I. Sándor kalauznak, 1939. február 21.)

ták" elbontását amúgy már 1911–1912-ben elkezdték, de akkor még csak kettőt bontottak el, így a többi szétszedése a BSZKRT-ra maradt.

A BSZKRT idején a földalatti üzemeltetését leginkább az utasok zavarták, ugyanis a járművek már alig bírták a tempót. Az egyre nagyobb utasforgalom miatt a kocsiajtók méretét megduplázták, és az Oktogonon szakaszhatárt alakítottak ki, hogy gyorsabbak legyenek a fordulók. 1943-ban a Közlekedési Múzeumban álló, 1896-ban kimondottan a császár számára épített díszes kivitelű szalonkocsit is visszakérték, így az egykori királyi kocsin attól kezdve mindenki utazhatott. Eközben szóba került a vonal meghosszabbítása is (amire csak 1973-ban került sor, a járműcserével együtt), ám ez csak annyit jelentett, hogy egy majdani metróhálózatba történő bekapcsolását vizsgálták.

A császár kocsija



A 20-as pályaszámú, ún. császári és királyi szalonkocsin, 1896. május 8-án, a megnyitás után néhány nappal utazott Ferenc József császár. A millenniumi szolgálati vasúton foglalt helyet és legkegyelmesebben megengedte, hogy a vasutat róla nevezzék el, így lett a Budapesti Földalatti Vasútból Ferenc József Földalatti Villamos Vasút. Nem sokkal később, 1897-ben, II. Vilmos német császár is utazott a szépen feldíszített szalonkocsiban, amikor Budapestre látogatott, ám ezután a kocsit a remízben letakarták, és 1934-ig hozzá se nyúltak, akkor pedig már a Közlekedési Múzeum tulajdonába került, ők állították ki. Csakhogy 1944 márciusában, pár nappal a német megszállás előtt, a BSZKRT visszakérte a kocsit a megnövekedett utasforgalom miatt, különféle átalakításokat hajtott végre rajta, és forgalomba állította – Budapest ostromáig közlekedett. A háború után megint félreállították, 1955-ben selejtezték, 1975-ben pedig szétbontották.

Hattyúnyakú

Amikor 1896-ban átadták a földalattit, csodájára járt a világ. A majd' négykilométeres szenzáció tizenöt hónap alatt épült meg, az itt közlekedő Schlick típusú, sárgára festett fém–, és pirosra pácolt, különleges faburkolatú járművek nemcsak formavilágukban, de újszerű, ún. hattyúnyakú alvázrendszerük miatt is az akkori csúcstechnológiát testesítették meg. De nem csupán a kocsik. A földalatti Ganz gyártotta műszaki berendezéseit az 1900-as párizsi világkiállításon aranyéremmel jutalmazták. A nyitás idején a menetjegy 10 krajcárba került, ami cseppet sem volt olcsó, mégis naponta több mint harmincötezren utaztak rajta. Kétségtelen, hogy az új közlekedési eszköz megjelenése sokat segített abban, hogy Budapest „felkerüljön a térképre", és modern nagyvárosként tekintsen rá a világ. A folytatás viszont már sokkal kevésbé szívet melengető, és nem csak azért, mert a következő budapesti földalattira hetvennégy évet kellett várni.

VÍZEN?

Bár tudjuk, hogy a BSZKRT alapszabályzata szerint – ha akarta volna – a Dunán is közlekedhetett, de a cég valamiért nem látott ebben fantáziát. Pedig ma is hányszor halljuk, hogy a város közepén futó „többsávos autóút", vagy akár „óriási kötöttpálya" versenyképes lenne a túlterhelt utcákkal szemben. Ráadásul a világháború előtt még évi 6 millió utas volt az átlagos a budapesti kishajókon. Csakhogy ezek a számok a háború utánra majdnem tizedére estek vissza, 1918 után nem volt szén, a gőzhajók nem tudtak elindulni, de még nagyobb baj volt, hogy a régi hajós cégeket a háború, és az azt követő kataklizma egyszerűen elnyelte vagy elszegényítette. A budapesti hajózás a szép nevű Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársasághoz került, amelynek a nemzetközi forgalom ellátására még megmaradt öreg hajóival is volt baja bőven. Pedig kezdetben próbálkoztak a Duna-parti várólhelyiségek fejlesztésével, éjszakai hajójárattal, de a durva infláció miatt, amit egyszer kikalkuláltak, az másnapra már nem volt érvényes.

Valószínűleg a MFTR-nél sem ellenezték volna, ha a BSZKRT átveszi a fővárosi kishajókat. Sőt, többször folytak is erről tárgyalások, de a dunai hajózás ezekben az években szinte egyet jelentett a margitszigeti átkeléssel és a XVI. Lajos korabeli női szalonjával, angolos férfiklubjával, luxuslakosztályaival, a fővárosi protokollcélokat is kiszolgáló Zsófia jachton való sétahajókázással. A harmincas években a VIP hajó – amelynek fedélzetén VIII. Edward angol és Viktor Emmanuel olasz király is megfordult – egymaga az összes budapesti kishajó forgalmának a felét tette ki. A tömegközlekedésnek már jobban nevezhető kishajózás viszont annyi bevételt sem hozott, mint a fogaskerekű a Svábhegyen. A BSZKRT-nak volt baja bőven, nemhogy még azon törje magát, mit csinálna a százéves bárkákkal, amik miatt a Duna-parti lakók amúgy is csak állandóan panaszokat írogattak a Városházára a sok füst és zaj miatt. Talán éppen ez adta az ötletet egy világháborús veteránnak, Bossányi Havas Rezső őrnagynak, aki 1928-ban gyors vízitaxikat állított forgalomba.

Nyersolaj üzemű hajók

Budapest székesfővárost keresztülszelő Duna folyam úgyszólván egy európai városnak sem juttat hajóközlekedés szempontjából oly szerencsés kihasználási lehetőséget, mint éppen fővárosunknak. E tény folytán fővárosunk hajóközlekedésének kérdése időnként ismét felbukkan és időszerűvé válik. A javaslat rámutat fővárosunk közlekedés fejlesztésének tervszerűtlen voltára, amely a legutóbbi időben azonban egységes irányban halad. Eszerint az észak déli irányú gyorsvasút megépítése van tervbe véve és ennek munkálatai már folyamatban is vannak. A gyorsvasutat kiegészíti a Duna mindkét partján végigvezető közút, mely az autó és kocsi forgalom lebonyolítását szolgálja. E körülmény folytán a hajóállomások a Duna partjának különböző helyeiről elhelyeztettek és egy egységes hajóállomásra tömörítettek. Tehát a legújabb városfejlesztési elv szerint a Duna hosszirányú közlekedését a gyorsvasút és közút fogja lebonyolítani. (…) A honvédelmi szempontokat illetőleg a nyersolaj üzemű berendezések nem jöhetnek tekintetbe, mert háború esetén a hadvezetőség a nyersolajat a fontosabb hadiszállító közlekedési eszközökre lefoglalja.

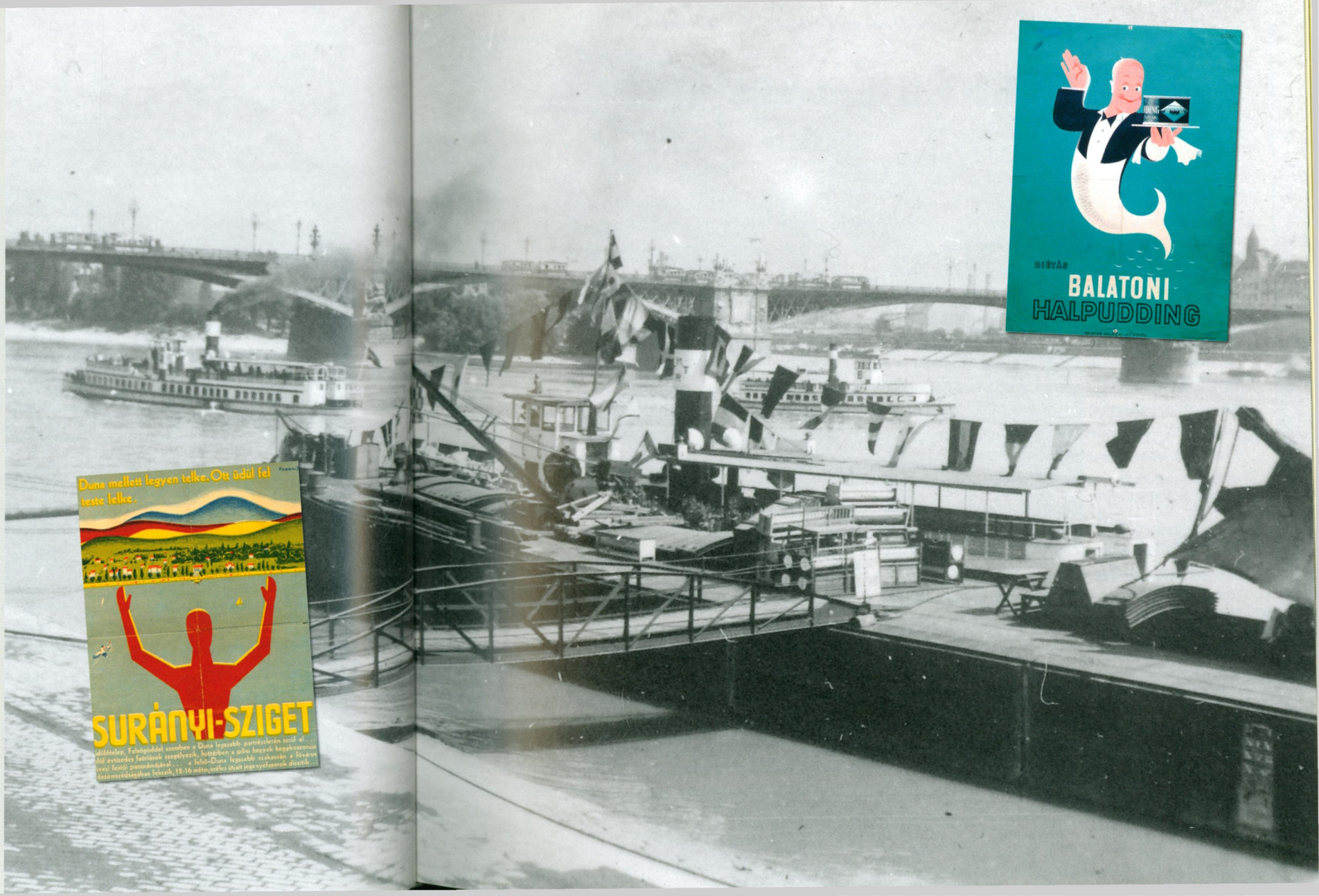
(Kertész Ferenc BSZKRT igazgatóhelyettes véleménye a hajózásról az 1930-as évek végén)

Ezek 10 utassal szelhették a Dunát, az autótaxinál olcsóbban. A Magyar Motorhajózási Rt. részben Párizsból hozatta korszerű hajóit, részben Magyarországon építtette őket. Fel is merül a kérdés, hogy a nem túl rózsás gazdasági helyzetben vadonatúj hajókat beszerző őrnagy vállalkozása nem volt-e inkább a kisantant gyűrűjébe szorult ország bújtatott hadiflotta-fejlesztése? Ami biztos: a hajók 13 év múlva már a délvidéki hadjáratban vettek részt – és nem volt rajtuk szabadjelző.

Amúgy a háború alatt Budapesten is megugrott a hajókat használók száma (hiszen a buszok és villamosok egyre kevesebbet jártak). Bár a főváros ostromakor a németek több kishajót is elsüllyesztettek, a Zsófia is légitámadást kapott, a háború után szinte a megváltást jelentették a megmaradt hajók. A hidaktól megfosztott városban sokáig csak ezekkel a hajókkal lehetett átkelni Pest és Buda között. Ekkor már – története során először – a BSZKRT is indított hajójáratokat Óbuda és a Dagály utca között, ahol a jegyet villamoskalauz kezelte.

Matekpélda a 120 centis gyerekkel

A fővárosi kishajózásban a margitszigeti járatok jelentették a legnagyobb üzletet. A főváros és a MFTR közti szerződést ennek megfelelő alapossággal is írták meg: „Hozzátartozóik kíséretében levő és 120 (Egyszázhúsz) centiméternél nem magasabb minden két-két gyermekért egy rendes menetjegy váltandó; egyébként a hozzátartozói kíséretében levő és 120 centiméternél nem magasabb egy gyermek díjmentesen szállíttatik. Úgyszintén díjmentesen utazhatik a fent jelzett körülmények fennforgása esetében az egy, illetve két menetdíjat már lefizetett két, illetve négy gyermeken felül szállított harmadik, illetve ötödik gyermek is, és így tovább, szóval menetjegyet váltott két-két gyermeken felül utazó egy gyermek díjmentesen szállítandó.”



GUMIKERÉK ÉS ÁRAMSZEDŐ

A BSZKRT-nak azzal, hogy átvette a korábbi villamoscégeket, egy sor kötelezettség is a nyakába szakadt. Ilyen volt az óbudai temető és a Vörösvári út között megépítendő villamos is. Csakhogy nem véletlen, hogy annak idején a várható gyenge kihasználtság miatt a BKVT is inkább csak ígérte a villamost, és nem építette ki errefelé. A BSZKRT is csak húzta a dolgot, végül 1927-ben a főváros buszos cége, a SZAÜ indított ezen a szakaszon egy járatot (a 7-es buszt), az addig ott közlekedő omnibusz helyett. Ám a BSZKRT kötelezettsége ettől még megmaradt, és a főváros noszogatására két évvel később nekilátott a munkának. A BSZKRT igazgatósága aztán addig-addig számolt, amíg elő nem állt azzal, hogy a tervezett villamosvonalhoz képest fele annyiból troliközlekedést is lehetne indítani. A véleményüket 1930 nyarán meg is küldték a fővárosi döntéshozóknak.

Érdekes egybeesés, hogy kicsit hamarabb egy Bíró István nevű vállalkozó elővárosi, pontosan pesthidegkúti, máriaremetei, solymári és nagykovácsi trolijáratok indítási szándékával kereste meg a BSZKRT-ot, ám szó sem lehetett arról, hogy a korábbi magáncégek kínkeserves egybetákolásával létrejött, egységes fővárosi közlekedéspolitikába ismét egy magánvállalkozás fészkelje be magát.

A megfelelő járművek beszerzése komoly fejtörést okozott a BSZKRT-nak, hiszen az országban még senki sem látott hasonlót sem, nemhogy gyártott volna. A BSZKRT vezetéséből Tóbiás Károly és Csilléry Dezső igazgatók és Hoór-Tempis Móric, a nemzetközi hírű villamossági szakértő külföldi tanulmányutat tettek, melynek keretében a baráti Olaszország nemrég üzembe helyezett velencei troliját tekintették meg. A kedvező tapasztalatok után a BSZKRT megkérte a főváros polgármesterétől (egyben a BSZKRT elnökétől!) a szükséges engedélyeket, amiket a kereskedelmi miniszter engedélyével együtt meg is kaptak. Azonban az Államépítészeti Hivatal (ennek kezelésében volt a Bécsi út is) ellenezte a felsővezetéktartó oszlopok elhelyezését, mondván irreálisan leszűkítik a Bécsi utat. A hatósági tiltakozást a minisztérium egyszerűen nem vette figyelembe.

Noha a BSZKRT 1930 júniusában még az óbudai villamos terveit küldte meg a fővárosnak azzal a kiegészítéssel, hogy ehelyett járhatna a troli, fél évvel később már a beszerzendő járművekről folyt a tárgyalás. Nem voltak könnyű helyzetben, ugyanis értelemszerűen senki sem gyártott addig trolit Magyarországon. Ezért a Farkasvölgyi-féle Villamossági és Műszaki Rt. közvetítésével 4 különböző típusú brit trolit hoztak volna tesztüzemre. A 4 brit gyártóból 3 arra is hajlott, hogy a próbaidő után nemcsak a járművét kínálja fel megvásárlásra, hanem a szükséges műszaki rajzokat is átadja a magyarországi gyártás elindításához, ami a hazai ipartámogatási elvárásokhoz is igazodott volna. Végül azonban a tárgyalásokon csak azzal az egy céggel sikerült megállapodni, amelyik nem kínált fel ilyen kedvező lehetőséget. A Guy Motors 3

196 oszlop mered az égre

A vonal az építési engedélyt 1933. augusztus 18-án kapta meg a kereskedelmi minisztertől. Természetesen az ellenzők már akkoriban is tiltakoztak, többek között kifogásolták, hogy a felsővezeték túl alacsonyra fog kerülni, az oszlopok miatt pedig csökken a Bécsi út szélessége. Így az építkezés csak ősszel kezdődhetett meg. A 2,7 km hosszú vonalon 196 db felsővezetéktartó oszlop, 11,2 km hosszú munkavezeték és 5,4 km hosszú tápvezeték épült ki.

Meg is szűntek

A rendszert az 1900-as években találták fel, Magyarországon is ebben az időben létesült ilyen járat, éspedig Pozsonyban, a Vámtól a Vaskutacskáig és a Tátrában, Poprádfelkától Tátrafüredig. Berendezésük azonban még igen kezdetleges volt. A régi rendszerű trolleybusjáratok egyébként csaknem mind meg is szűntek, aminek legfőbb oka az volt, hogy abban az időben a nehéz járművek számára még nem tudtak pneumatikus kerékabroncsokat készíteni, a régi trolleybus-ok vaspántú vagy tömör gumikerekeken jártak, s emiatt a kocsik, különösen a rosszabb úton, kellemetlenül rázták, s a kemény kerekek az utak burkolatát is rongálták. A háború után Angliában kelt életre a trolleybus most már fejlettebb, modernebb formában.

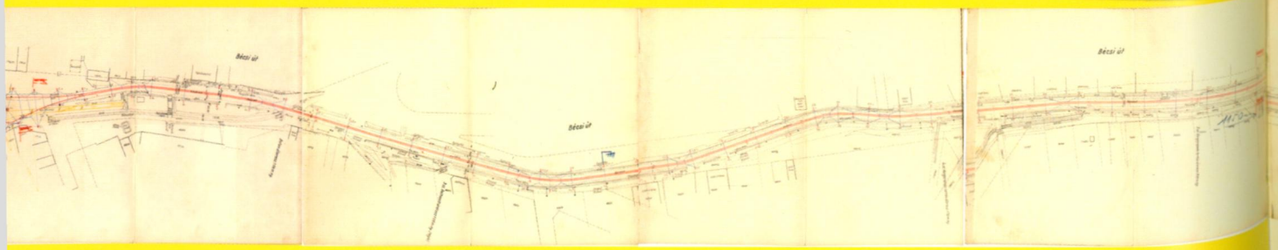
(A BSZKRT tíz éve című könyvből, 1934.)

kocsit adott volna kölcsön, de a bérleti díj mellett a majdani közel 55 ezer pengős vételár is soknak tűnt. A magyarországi gyártást csak legalább évi 20 troli legyártása esetén engedélyezték, ami meglehetősen irreálisnak látszott az ország egyetlen, mindössze 2700 méteres trolibuszvonalára.

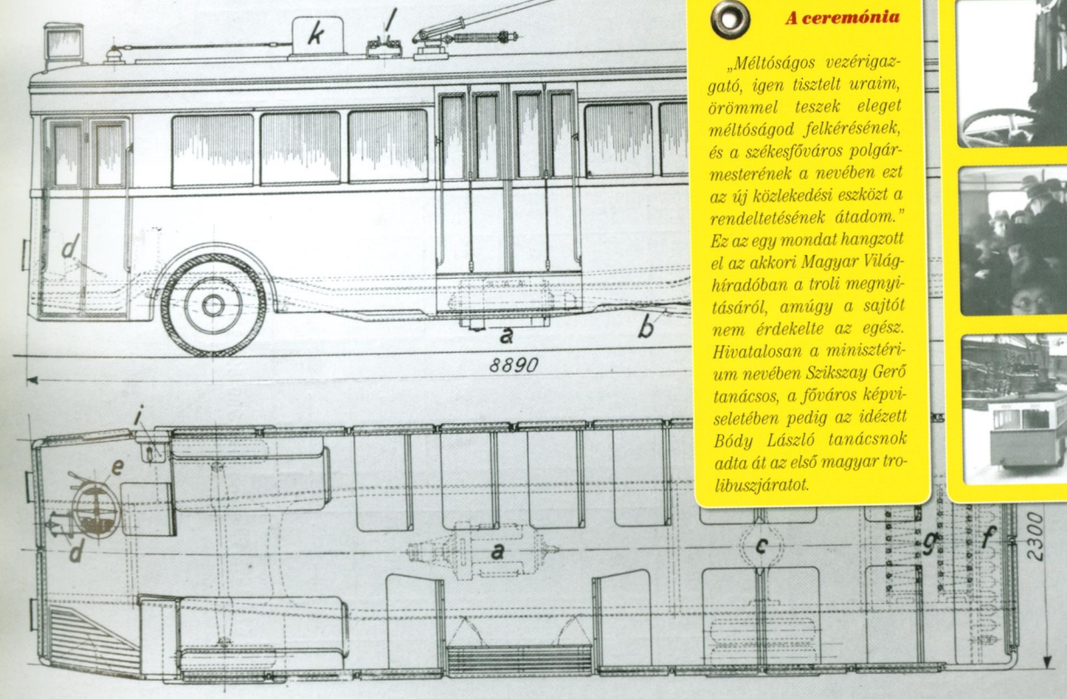
De nem véletlenül volt a Ganz gyár világszínvonalú cég akkoriban. Noha rutinja egyáltalán nem volt a troligyártásban, bejelentkezett a BSZKRT-nál – igaz, minden kötelezettség nélkül –, hogy a tettek mezejére lép; a fővárosnak éppen nagy számban buszokat gyártó MÁVAG pedig vállalta egy prototípus elkészítését. Végül a Ganz 2, a MÁVAG pedig 1 – a Brown-Boveri céggel közösen készülő – új jármű megépítésébe kezdett, és a járművek ára alig 10 ezer pengővel haladta meg a Guy Motors fenti ajánlatát. De a kavarás ezzel még nem ért véget! A vonalon közlekedő 7-es busz veszteséges volt, a BSZKRT vezetősége legszívesebben messze elkerülte volna az óbudai temető környékét is. Nem csoda, hogy napirendre került, hogy nem is Óbudán kéne megépíteni a kísérleti trolivonalat, hanem például a fogas meghosszabbításaként a János-hegyre vagy a sokkal laposabb Zuglóban. Végül kizárólag azért döntöttek az óbudai trolibuszvonal megépítése mellett, mert az összes többi ötlethez képest ez volt a legolcsóbb. Nem kellett bajlódni a terület kisajátításával vagy az áramellátás bonyolultságával, a trolikat pedig az óbudai remízben is lehetett tárolni.

150 font a licenszért

A Ganz jármű pályaszáma elkészülésekor a T 100-as volt. A forgalom beindulásakor változtattak ezen, mert az autóbuszok számozása szerint, a T 470-est kapta, miként párja, a T 471es is. Kevésbé ismert, hogy a Ganz ezt a trolibuszt az angol Associated Equipment Company Ltd. haszonjárműgyártó cég licence alapján építette. A licencért 150 fontot fizetett a Ganz gyár, valamint 50 fontot legyártott járművenként. A szerződés feltételei szerint a Ganz csak hazai műhelyben gyártathatott, cserébe viszont az A.E.C. lemondott arról, hogy Magyarországon képviseletet nyisson. A Ganz troli vezetőállásában két pedál volt, bal oldalt a menetpedál, jobb oldalt pedig a villamos fékkel kombinált légfékpedál. A pedálok segítségével a kocsi hátsó részében lévő kontaktorokat (mágneskapcsoló) lehetett közvetlenül kapcsolni, melyek az indító és sönt ellenállásokat kapcsolták.

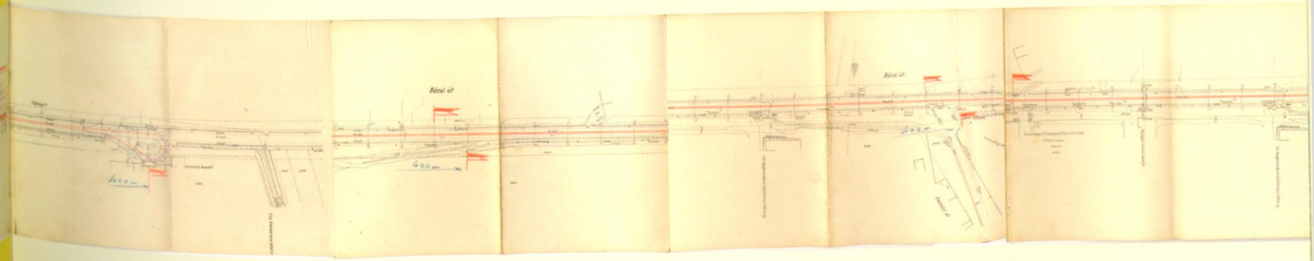


Trolleybus tervrajza



A ceremónia

„Méltóságos vezérigazgató, igen tisztelt uraim, örömmel teszek eleget méltóságod felkérésének, és a székesfőváros polgármesterének a nevében ezt az új közlekedési eszközt a rendeltetésének átadom." Ez az egy mondat hangzott el az akkori Magyar Világhíradóban a troli megnyitásáról, amúgy a sajtót nem érdekelte az egész. Hivatalosan a minisztérium nevében Szikszay Gerő tanácsos, a főváros képviseletében pedig az idézett Bódy László tanácsnok adta át az első magyar trolibuszjáratot.



Három pedál

A MÁVAG eredetileg T 472-es volt, de ez T 480-ra (majd T 480-ra) módosult. Ezt a trolibuszt három pedállal szerelték fel: baloldalt a menetpedál, középen a villamos féké, jobboldalt pedig egy külön légfékpedál kapott helyet. Különlegességnek számított, hogy egy elektromechanikus szerkezeten keresztül automatizálták az ellenállásvezérlést. A menet- és a villamos fékpedál rugós szerkezeten keresztül kapcsolódott egy külön menetkapcsoló hengerhez. A menetkapcsoló hálózati feszültséget kapcsolt, ezzel szabályozta a kontaktorok működését. A vezető a pedál benyomásával nem közvetlenül forgatta el a menetkapcsoló hengert, mert azt az ún. lengőmágnes megakaszthatta. A lengőmágnest a főáramkörrel gerjesztették: ha egy adott szint fölé ment a menetáram értéke, akkor a kapcsolás megállt, egészen addig, amíg a troli kifutott annyira, hogy a túláram felvétele nélkül is lehetett kapcsolni.

(A 7-es buszok 20 kilométert tettek meg „üresen", mire a Keleti pályaudvar mögötti Szent Domonkos utcai garázsból kiértek Óbudára.) De a BSZKRT még így is óvatos volt, ugyanis a két hazai gyárral úgy állapodott meg, hogy a féléves próbaüzem után nem köteles megvenni a kocsikat.

A két Ganz troli 1933. október elején, a MÁVAG pár héttel később megérkezett a Baross kocsiszínbe. Azért ide, mert a gyári próbák után a BSZKRT is tesztelni akarta a kocsikat, ráadásul az óbudai kocsiszínben még zajlott a 3 kocsinak szánt garázs építése. A járművek a villamosokhoz hasonlóan sárgák voltak, csillogó fémborítással készültek, az utastérben oldalt a tölgyfa, alul a linóleum dominált, az üléseket bőrbevonattal és rugózással látták el, a MÁVAG trolin fűtés is volt. A mintegy 5 méteres áramszedők mozgatására a kocsikat felszerelték egy-egy bambuszrúddal is, amivel a vezetőnek kellett a szedőt visszatenni a felsővezetékre, ha az esetleg kiugrott a helyéről. Az áramütés elleni védelemre különösen figyeltek, nehogy például az esős időben

Reméljük

Most, amikor a Magyarországon közlekedő három trolleybusz tízéves évfordulóját és a földalatti vasút 50. évét érjük el, reméljük, hogy a háború után, az átmenetgazdálkodás keretében a trolleybusz a gyorsvasúttal együtt nálunk is fejlődésnek fog indulni, és ezzel megvetjük az alapját Budapest korszerűbb és tökéletesebb közúti közlekedésének.

(Magyar Mérnök és Építész Egylet közlönyei, 1943. január 10.)

felszálló utas leföldelje a kocsit, ami igen kellemetlen következményekkel járt volna. Megvolt a lehetőség, hogy ilyen esetben, vagy ha az áramszedő kiugrik a helyéről, azonnal feszültségmentesíteni tudják a járműveket, amelyek egyébként akár 40 km/h sebességgel is zúzhattak volna a Vörösvári úton, de csak jóval lassabban volt szabad közlekedniük.

A kocsik a T 100, T 101 (a két Ganz) és a T 200 pályaszámokat kapták, ám nem sokkal később a buszok számrendszeréhez igazították át T 470, 471 és 472-re. Utóbbit később 480-ra cserélték, sőt a kocsik forgalmi engedélyében a BX-470, BX-471 és a BX-480 rendszámok álltak, mintha igazi buszok lettek volna. Kezdetben a 7-es jelzéssel közlekedett az óbudai troli, 1936-tól már T betűjellel. A BSZKRT végül mindhárom kocsit megvette a gyártóktól.

Ami a pályát illeti, a BSZKRT 196 felsővezetéktartó oszlopot telepített a Bécsi útra. A mindössze 2,7 km hosszú vonal ünnepélyes átadását 1933 novemberére tervezték, de a beszerzett 3 trolival kapcsolatosan aggályok merültek fel, épp a már említett földelés miatt. Ám miután kiderült, hogy a trolik nem ráznak, 1 hónap csúszással a budapestiek birtokba vehették az új látványosságot. A bokáig érő hóban megtartott nem túl ünnepélyes és rövidre fogott ceremóniára 1933. december 16-án kerítettek sort a Magyar Világhiradó stábja előtt.

A BSZKRT kiszámolta, hogy ugyan egy troli megvásárlása 5 %-kal többe kerül egy autóbuszhoz képest, de a külföldi példákból kiindulva kétszer hosszabb élettartamot jósoltak nekik. Ráadásul 1 kilométer megtételére 8 fillérnyi gázolajra volt szükség, míg a troli csak 7,2 fillérnyi áramot fogyasztott. Vagyis a fővárosiak bízhattak a troli jövőjében. Már csak azért is, mert a budai viszonyok között sok helyen eleve lehetetlen volt villamosvágányokat építeni, és sokszor a korabeli buszoknak is megerőltető volt a közlekedés.

1938-ban már 9 vonal kiépítését tervezték, köztük voltak pestiek is, például a Baross utcai vagy a Rottenbiller utcai, de trolit terveztek a Ferenc József hídra is, a Rózsadombra és a Naphegyre is. A leghosszabb a Széna tértől Budakeszire tervezett majdnem 9 kilométeres vonal lett volna. Az elképzelések szerint troli váltotta volna fel az 1929–30-ban újonnan átadott Szent Imre herceg úti villamost is.

Csakhogy 1 évvel később már szó sem lehetett az amúgy kilométerre lebontva kiszámított költségek megszavazásáról. A háború eltemette a terveket (ha nem is az óbudai temetőbe), és amikor a front Budapestet is elérte, az óbudai trolit is magával rántotta. A troli felsővezetékét 1944. szeptember 21-én egy bombatámadás szaggatta szét, majd az ostrom alatt teljesen megsemmisült.

Tasziló és a hölgy

Tasziló gróf trolibuszon utazik. Az óbudai temetőnél fölszáll egy idősebb hölgy, akinek Tasziló udvariasan átadja a helyét. A hölgy hálálkodik:

– Nagyon szépen köszönöm, ön igazán különb, mint a többi férfi.

Tasziló gróf elégedetten felelt:

– Igen kérem, más emberek csak akkor kelnek föl, ha a hölgy szép, de én nem teszek különbséget.

FENT ÉS LENT

Ma a már elképzelhetetlen egy nagyvárosi közlekedési vállalat esetében, hogy mindenféle támogatás nélkül is nyereséges társaságként működjön. A húszas években – a lényegesen olcsóbb üzemviteli költségek miatt – azonban másképp állt a dolog. A Keresztény Községi Pártnak is azért volt olyan fontos a BSZKRT megalapítása és megkaparintása, mert egy ilyen nagyszabású vállalat működtetése még annak ellenére is hatalmas üzletnek tűnt, hogy előtte – mint láttuk – a romokból kellett újjáépíteni, súlyos hitelek felvétele mellett.

Mivel a legfontosabb bevételi forrást a menetdíj jelentette, a cégnek két dologra kellett nagyon komolyan odafigyelnie: a tarifákra, illetve az optimális utasszám megteremtésére. Korábban már szó volt arról, hogy az utóbbival kapcsolatban olyan akkoriban modern, tudományos eszközként emlegetett megoldást is alkalmaztak, mint az utasszámlálás, a tarifák kialakításával kapcsolatban azonban nem volt ennyire egyszerű a képlet. A korona elértéktelenedése olyan mértékben rányomta a bélyegét a korai BSZKRT árpolitikájára, hogy az leginkább futóversenyre emlékeztetett: versenyfutásra az inflációval.

1923-ban 8 alkalommal változott a BSZKRT viteldíjszabása. Például az év elején még 30 korona volt az átszállójegy ára, az év végén már 800, ám közben szó sem volt áremelésről, mi több mire a magasabb tarifa életbe lépett, a pénz vásárlóereje tovább csökkent. Egy évvel később ugyanez folytatódott. Maradva az átszállójegynél: február elején 1400, a végén 2000, 1 hónappal később 3200 korona lett, és akko-

Tejcsempészek

Folyó évi augusztus hó 2-án kelt 34. sz. körrendelünkben utasítottuk volt alkalmazottainkat, hogy 2 liter tejnél több tejnek, illetve ½ liternél több tejszínnek és 1 liternél több tejfelnek a villamoskocsikon Budapestre való behozatalát megakadályozzák. Miután azonban a tejcsempészek (milimárik) ezt a rendelkezést olyképpen játsszák ki, hogy a villamoson való utazást Budapest határa előtt megszakítják, gyalog átjönnek a határon és a határon belül eső legközelebbi állomásokon újból villamosra felszállva folytatják utazásukat, forgalmi alkalmazottainkat utasítandók, hogy ezen kijátszási törekvések meggátlása céljából a tejet vagy tejszínt és tejfölt szállító milimárikat nemcsak Budapestre való beutazásból, hanem a Budapest területén való utazásokból is zárják ki.

(BSZKRT forgalmi utasítás, 1933. november 30.)

Repül a galamb

„Felettes hatóságaink kísérletképpen engedélyezték, hogy pótkocsiijainkon maximálisan 50 cm széles, 40 cm mélységű s 40 cm magas, jól elzárt kosárban vagy tartályban postagalambok korlátlan számban szállíthatók, egy pótkocsin azonban két ilyen tartálynál több egyszerre nem szállítható. Míg tehát a Poggyászszállítási feltételek szerint egy-egy utas egy-egy kosárban vagy tartályban csak legfeljebb 2 db baromfit szállíthat, de egyidejűleg több utas is szállíthat ilyen kosarat, addig postagalamb akárhány lehet egy fenti méretű tartályban, de viszont csak legfeljebb két tartály lehet egy pótkocsin. A galambtartályok elsősorban a pótkocsik ülései alatt helyezendők el s csak ha ott nem volna hely, lehet a pótkocsik első peronján szállítani. Fentiekre a forgalmi alkalmazottak kimutathatólag kioktatandók" – írták a BSZKRT körrendeletében, 1931. augusztus 18-án.

A kísérlet sikerült: 1934. május 26-án engedélyezték a postagalamb szállítást.

MEGHÍVÓ.

A SZÉKESFŐVÁROSI VILLAMOS VASUTASOK ÖNKÉPZŐKÖRE

1936. JÚNIUS 20-ÁN, SZERDÁN

ZÁSZLÓT SZENTEL

ÉS EZEN ÜNNEPELYRE TISZTELETTEL MEGHÍVJA

A ZÁSZLÓT Á SZENT ISTVÁN-BAZILIKÁBAN SZENTMISE KEZDTÉN

FÖVENTELENDŐ DR. MAGYARÁM ISTVÁN PÜSPÖK ÚRNAK A SZENT ISTVÁN-BAZILIKA PLEBÁNOSA

MENTI FEL.

A DÉÁK-TÉRI MŰ. ÉV. TEMPLOMBAN A ZÁSZLÓT DR. RAPPAY RÁDOR PÜSPÖK, DR. ÁLMÁS MŰ.

A CALVIN-TÉRI REF. TEMPLOMBAN A ZÁSZLÓT DR. RAVASZ LÁSZLÓ PÜSPÖK, DR. ÁLMÁS MŰ.

riban már az is a konszolidáció csimborasszóját jelentette, hogy legközelebb csak júliusban emelték az árat, akkor is csak 3500 koronára. Addigra egy bérlet 620 000, a sima vonaljegy pedig 3000 koronába került.

„Ezek a nagy számok lényegében nem jelentenek drágítást, csupán a korona értékének alászállását jelentik, mint ahogy a hőmérő higanyoszlopának az emelkedése sem okozza, hanem csak mutatja a meleget" – a BSZKRT illetékesei szinte költői eszközökkel írták le a tragikus helyzetet, amit tovább rontott, hogy a diákok és közalkalmazottak kedvezményes bérleteinek árkülönbözetét csak nagy késedelemmel tudták bevasalni, ráadásul a főváros döntése nyomán a bevételek 10 %-át a BSZKRT köteles volt a felvett hitelek törlesztésére fordítani.

A pengő megjelenésével lényegesen javult a helyzet. 1926-ban vezették be a 24 filléres vonaljegyet, amelynek évek múlva, a gazdasági válság és az utasszám csökkenése ellenére sem emelték az árát. „A viteldíj emelésével a bevétel fokozatosan emelkedik, de csak bizonyos határig – a túlzottan drága viteldíjaknál ismét csökkenni kezd – indokolták e döntést 1934-ben, hozzátéve: – a helyes tarifapolitikának az a feladata, hogy az optimális tarifát meghatározza."

De ne szaladjunk ennyire előre! 1926-ig az 1918 előtt használatos jegyek és bérletek voltak kaphatók, a pengő megjelenésével a BSZKRT új jegytípusokat is forgalomba hozott. Ilyen volt az 1 napra érvényes, átszállásra is jogosító menettérti jegy; a vonalhossz-csökkentések miatt az átszállójegyeket a korábbi 1 alkalom helyett pedig előbb 2, egy év végi döntés értelmében pedig 3 átszállásra is igénybe lehetett venni. Ugyanekkor csökkentették a tanuló hetijegy árakat is, mi több kiterjesztették az iparostanoncokra, bár feltehetőleg

Kántor nyomoz

A m. kir. államrendőrség budapesti főkapitányságának megkeresése folytán elrendeljük, hogy a kincstár tulajdonát képező, szolgálatban lévő rendőrök által kísért rendőrkutyák vonatainkon a kutyák szállítására kiadott egyéb rendelkezések betartásával díjtalanul szállítandók. Ezek szerint tehát a pótkocsik első peronján díjtalanul szállítandók a pórázon tartott, szájkosárral ellátott rendőrkutyák, azonban egy pótkocsin egyidejűleg csak egy kutya szállítható. Középbejáratú kocsikon a rendőrkutyák szállítása sincsen megengedve.

(A BSZKRT körrendelete, 1932. május 4.)

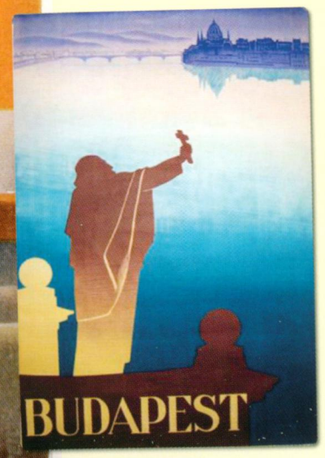
nekik ennyiért is sokba volt a villamosozás, arról nem is beszélve, hogy a tujázás, vagyis az ütközőn való utazás sokkal kalandosabbnak tűnt.

A BSZKRT 1929-re ért a csúcsra. Az előző évi bevételek és utasforgalmi adatok is derűlátásra adtak okot: több mint 317 millió utas! Az alapítás évében ez a szám a 230 milliót sem érte el. Úgy tűnt, minden adott ahhoz, hogy a BSZKRT egy nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő közlekedési céggé váljon, csakhogy a folytatásról a New York-i tőzsdén gondoskodtak. Noha a gazdasági válság „születésnapját" az 1929. október 24-i, az ún. fekete csütörtökhöz kapcsolják, amikor a Wall Streeten soha nem látott mélységbe zuhan-

Rossz időben homokozni!

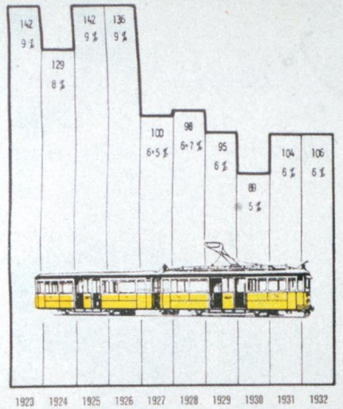
„Az 1933. szeptember hó 15-től kezdődő homokozási időszakban a vágányok a reggel 6 órától este 10 óráig terjedő időszakban lesznek homokozva. Utasítom az összes kocsivezetőket, hogy reggel 6 óra előtt és este 10 óra után csúszós idő esetén még az előírtnál is fokozottabb óvatossággal vezessék kocsijaikat s szükség esetén maguk homokozzanak. Ha netalántán este 10 óra és reggel 6 óra között levélhullás, dér, fagy vagy bármi más okból a sínek csúszóssága annyira fokozódik, hogy a kocsiról való homokozás nem látszik kielégítőnek, ez a körülmény a központi ügyeletesnek azonnal jelentendő, aki erről az illetékes vontatási telepet – illetve pályafenntartást – intézkedés céljából értesíti. Fentiekre a személyzet kimutathatólag kioktatandó."

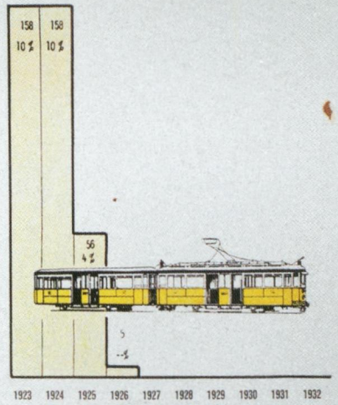
(BSZKRT forgalmi utasítás, 1933. szeptember 29.)



tak a részvény árfolyamok, Magyarországra érkezését 1931 nyarához kötik. A teljességhez tartozik, hogy Magyarország államháztartása már 1929-ben deficites lett, és hosszú lejáratú kölcsönt kellett volna felvenni. Csakhogy ilyet az egyre súlyosbodó helyzet miatt nem bocsátottak ki a nemzetközi pénzpiacokon, a felvett rövid lejáratú hitelt pedig, amit beruházásokra kellett volna áldozni, a költségvetés rendezésére fordították. Mindez azt eredményezte, hogy már 1930 elején negatív irányt vett az addigi gazdasági fellendülés, ez pedig már a BSZKRT-nál is éreztette a hatását. A munkanélküliség soha nem látott mértékben kezdett növekedni, nem csoda, hogy ezzel arányosan csökkent az utasszám is, pedig az árak változatlanok maradtak. Már 1930-ban több 10 millióval kevesebben utaztak a BSZKRT járatain a két évvel korábbihoz képest, de ez még csak a folyamat kezdete volt, hiszen 1933-ra ez a szám 257 millióra csökkent. A fejlesztések tekintetében beszédes adat, hogy míg 1929-ben a fogaskerekű villamosítása kifejezetten luxusberuházásnak tűnt, az 1933-as troli indulás szükség szülte kényszer volt.

A BSZKRT dolgát nem könnyítette meg az sem, hogy a főváros különféle adókat vetett ki a cégre; hogy 1933-ban a Budapesti Helyiérdekű Vasút kezelését is rábízták, ráadásul – ellentétben más európai nagyvárosokkal – továbbra is elvárták a válság előtti színvonal fenntartását. Emiatt nem volt lehetőség racionalizálásra, járatcsökkentésre, ritkításra, megszüntetésre, ami tovább súlyosbította a helyzetet. Ezek után nem meglepő, hogy a bevételek tragikus módon csökkentek: az 1928-as, majd 61 milliós bevétel 1933-ra fokozatosan 44 millióra apadt.





Az adatok napi átlagában, a motor- és pótkocsiállomány százalékában is feltüntetve

PENGŐS MALAC

Az utasok villamosra csábítására már 1926-ban kitalálták az 1 órán belül háromszori átszállásra feljogosító jegyet, de ennél is sokkal látványosabb volt 1932. június 20-tól a térképes jegyek bevezetése. Erről az utas mindig tudta, hogy az adott viszonylatról hol, mire szállhat át.

A válsággal terhes, kilátástalannak tűnő helyzetben a BSZKRT vezetőségének kellett lépnie, hogy valamelyest enyhítsenek a gondokon. Nos, ennek eredménye lett az ún. kisszakasz-érme bevezetése, amitől az utasszám emelkedését, vagyis több bevételt vártak. „Mi magunknak kellett megtenni a kezdeményező lépést és vállalni az újítás minden kockázatát. A kereskedelmi szellemű üzletvezetés, az utazóközönség lélektanának helyes ismerete és az előrelátó számítás hozta létre az újítást, amelynek előmunkálatait már 1932-ben megkezdtük. Az új rendszerrel, melynek az a lényege, hogy a BSZKRT az eddigi szakasztávolság felének megfelelő, körülbelül egy kilométeres útra egészen olcsón viszi a közönséget" – lelkendezett 1934-ben a BSZKRT vezetősége, már csak azért is, mert a kisszakasz beváltotta a hozzáfűzött reményeket.

De mi is volt ez a kisszakasz?

Lényegében egy tantusz, ami lehetővé tette, hogy az aktuális 24 fillérrel szemben akár 6 fillérért is villamosra szállhat – ha csak rövid távolságra is – a kedves utas, ám a dolog azért ennél sokrétűbb volt. „Ennek a mélyreható tarifális reformnak a jelentősége abban rejlik, hogy 25 százaléktól 65 százalékig terjedő viteldíjmérséklést nyújtottunk a közönségnek" – írják a BSZKRT első 10 évét feldolgozó album szerzői, majd rávilágítanak az intézkedés „forgalmi és szociális kihatásaira is". Tanulságos az olvasmány, ugyanis feltárja azt a cseppet sem magától értetődő összefüggésrendszert, ami ugyan a szakemberek számára vélhetően evidencia volt, és megmagyarázta a sikert, ám a laikusok inkább csak ámuldoztak: hogyan lehetséges viteldíj csökkentésből bevétel növekedés? Hát így:

„Az egyre nagyobb tömegekben jelentkező kisszakasz-utasok elszállítása a teljesítmény fokozását teszi szükségessé, tehát a nagy forgalmú vonalakon és különösen a csúcsterhelések idején a BSZKRT sűrűbben járatja a vonatokat, s ezt most már a ráfizetés veszélye nélkül teheti, mert a kisszakasz bevételből fedezheti a nagyobb önköltséget. A sűrűbb, jobb forgalom viszont nemcsak a kisszakasz-utasok, hanem valamennyi utas számára előnyös. Abban is találkozik a közönség és a vasút érdeke, hogy a zsúfoltság enyhülése egyrészről a közönség számára kényelmesebbé teszi az utazást, másrészről a kalauz számára is megkönnyíti a viteldíjak beszedését, tehát csökken az ingyenutasok száma. Ha pedig a BSZKRT-nak növekszik a bevétele, annak ismét csak a köz látja hasznát, mert a BSZKRT bevételi feleslegét részben az üzem fejlesztésére fordítja, részben beszol-

BSZKRT 007

A BSZKRT titokban készítette elő a tantuszok bevezetését. 1933. július 10–12. között álruhás ellenőröket küldött a vonalakra. Az az évi 29. körrendelet az alábbiakat írta elő számukra:

„Ezen három napon tehát a kirendelt ellenőrök polgári ruhába öltözve a 3-as, 6-os és 10-es kisszakaszos kísérleti viszonylatok pótkocsijainak első perronján helyezkednek el. Teljesen úgy viselkednek, mintha érdektelen utasok lennének. (…) A kalauz munkáját megfigyelik és észrevételeiket feljegyzik a kiosztott „megfigyelőlapra". Az utasokat sem figyelmeztetik, még akkor sem ha azt látják, hogy az illető utas nem fizetett. Ezek észrevételét a kalauzra hagyják."

gálhatja a fővárosnak, mint az összes részvények tulajdonosának."

Ami a technikai lebonyolítást illeti, a kisszakasz-rendszer – amit először kísérletképpen a nagykörúti 6-oson, a Lipótvárost a Városligettel összekötő 10-esen, az Újpestre közlekedő 3-as villamosokon alkalmaztak, majd 1933. augusztus 21-től az összes vonalon bevezettek – a következőképp festett: a hálózatot 1 kilométeres szakaszokra osztották, 1 szakasznyi tarifa 6 fillérbe került. A fizetés egy kifejezetten erre a célra kibocsátott tantusszal (kisszakasz-érme) történt, vagy úgy, hogy az utas a felszállás alkalmával egy perselybe dobta az érmét, a szakaszhatár átlépésével pedig a kalauz szedte be. Mindez persze visszaélések légióját eredményezte (nem csoda, hogy a BSZKRT álruhás ellenőröket alkalmazott nemcsak az utasok, de a kalauzok megfigyelésére is). Átlagosan 45 %-kal olcsóbban lehetett így utazni, és annyi bizonyos, a rendszer bevezetését követő évben már 73 millióval emelkedett az utasok száma. Beszédes adat, hogy 1934-ben 110 millió kisszakasz-érmét értékesítettek. A bevételnövekedésnek köszönhetően véget vethettek az 1930 óta tartó elbocsátási hullámnak, és új alkalmazottak felvételével sikerült megszüntetni az addig munkaerőhiányt is, visszatérni a válság előtt színvonalhoz.

A BSZKRT kalauznak a végállomásokon kellett felvennie a hivatalosan „hüvelynek" nevezett perselyt, amibe 50 érme fért bele. Amikor egyet felvett, egy üreset le kellett adnia. A végállomás pénztárosai két hüvelyt adhattak ki kalauzonként, de a nagy mennyiségű érméket villamossal vitték ki a végállomásokra a pénztárosoknak. Elszámoláskor 20 hüvelyenként zsákolták a tantuszokat vagy ezresével csomagolták ezeket. A korabeli adatok szerint a Baross kocsiszínben 454, Kispesten 3032, Zuglóban 2586, Hungáriában 2256 hüvelyt tároltak. Hogy mekkora mennyiségről van szó, jól mutatja, hogy az 1933-as induláskor 6 millió érmét bocsátottak forgalomba.

K betű

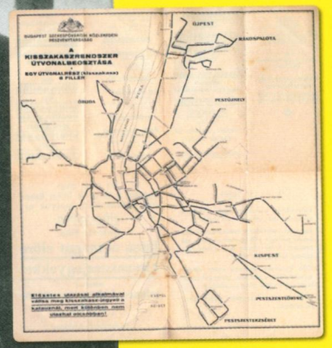
Kocsijaink kisszakaszos részeinek felszálló ajtajait a közeljövőben – hasonlóan a Nagykörúton közlekedő 6-os viszonylat kocsijaihoz – az ajtók mellett elhelyezett, K feliratú figyelmeztető táblákkal látjuk el. Elkészültük után a táblák fokozatosan fognak üzembe kerülni, amiről az állomások esetenként külön utasításokat fognak kapni. Kétféle tábla készül. Az egyik fajta csak egy oldalasan van festve (K betű), a másik oldala nyers. Ezeket a táblákat azoknak a motorkocsiknak első, illetve hátsó perronajtajai mellett kell elhelyezni, melyek az egész üzemidő alatt állandóan kisszakaszosak, és a tábláknak a későbbiekben ismertetett átforgatására nem kerülhet sor. A másik fajta táblának mindkét oldala festett. Az egyik oldalára ugyancsak a K betű, a másik oldala pedig sárga színűre van festve. Ezeket a táblákat a kocsiknak azon perronajtajai mellé kell elhelyezni, melyek az üzemidő alatt állandóan kisszakaszosak. Ilyenek a csatolással vagy visszafogással irányváltoztató motorkocsik első, illetve hátsó perronajtajai és a pótkocsiknak első perronajtajai (jelenleg a 6-os és 10-es viszonylat), melyek nem az egész üzemidő alatt vagy útvonaluknak csak egy részén kissszakaszos felszálló ajtók.

(BSZKRT forgalmi utasítás, 1937. február 6.)

Sokáig háborgott

A közönség általában konzervatív s az olyan újításokat és változtatásokat is idegenkedéssel fogadja, amelyeknek célszerűségét elvben ismeri. Így volt ez a Rákóczi út és Kossuth Lajos utca találkozásánál létesített tiszta keresztezéssel is. A megnövekedett utcai forgalom rendje elkerülhetetlenné tette a Károly körút és Múzeum körút felől bekanyarodó vágányok elbontását és ennek következtében egyes relációk megszüntetését. Ez az intézkedés 1930 szeptemberében lépett életbe s a közhangulat sokáig háborgott miatta, ma pedig már mindenki természetesnek találja, hogy ilyen nagyforgalmú útkeresztezésnél csak a mai állapot mellett lehet a közlekedés rendjét és biztonságát fenntartani.

(A BSZKRT tíz éve című könyvből, 1934.)



1938. febr. 20. D.e. 1/2 10 órakor 18.
A Bethlen alk. koszorúzás megtörténése
után a Bazilika előtt.
SÁNDOR LAJOS
foto szaküzlete
Budapest, X. Liget-tér 1.
18 sz. raktár XIV., Thököly-út 173.

HASZNOS IDŐTÖLTÉS

A BSZKRT vezetőségénél jól emlékeztek a háború előtti idők főleg szociáldemokrata gyökerű szervezeteire, amelyek nemcsak a sport-, szabadidős- és kulturális tevékenységeket illetően, de az érdekérvényesítésben is vezető szerepet játszottak. 1919 után evidens volt, hogy az efféle dolgokat csírájában kell elfojtani, így hát magától értetődő volt mindenféle alulról jövő kezdeményezés betiltása, ellehetetlenítése – az éppen aktuális mértékben. Így a „mozgalom", hol illegálisan, hol féllegálisan, hol pedig szigorú feltételek mellett engedélyezve, fel-felemelte a szavát – elsősorban a gyakran betiltott A villamos című lapon keresztül – a munkakörülmények javítása, a fizetések emelése vagy bárminemű, a dolgozók javát illető ügyben. A társaságnál tehát nemcsak a dolgozók foglalkoztatására, de a munkakörön kívüli életére is odafigyeltek a cég vezetői. „A munkahelyeken bárminő irányú és célú gyűlésnek, összejövetelnek vagy szónoklatnak tartása tilos" – írták a politikai jogokról a szolgálati szabályzatban. Az alkalmazottak körében bármilyen egyesületet csak a közlekedésért felelős miniszter engedélyével lehetett alapítani, de így is csak akkor, ha a belügyminiszter nem emelt kifogást. A „miniszter megítélése szerint a vasúti szolgálat érdekeivel össze nem egyeztethető", valamint haza- és nemzetellenes egyesületekbe természetesen tilos volt belépni.

De a BSZKRT vezetősége nemcsak tiltott, jól meg is kente a mézesmadzagot, s dolgozói számára – immár a korábbihoz képest teljesen ellentétes ideológiai töltettel – egy sor olyan extra lehetőséget, kedvezményt biztosított, amivel kihúzhatták a „vörös kígyó" akkor már amúgy sem túlzottan veszélyes méregfogát. Az alkalmazottaknak számtalan lehetősége nyílt csatlakozni valamelyik kebel-

Zászlóanya csak egy van

A kormányzó és neje megérkeznek az ünnepélyre. A kormányzóné Őfőméltósága mint zászlóanya felékesíti a zászlót a nemzetiszínű szalaggal. A kormányzó beveri az első zászlószeget. Rényi Dezső vezérigazgató a BSZKRT nevében beveri a zászlószeget. Dr. Sipőcz Jenő polgármester Budapest székesfőváros közönsége nevében. Dr. Folkusházy Lajos alpolgármester a székesfőváros tanácsa nevében. A leventék szabadgyakorlatai. A leventék a felavatott zászló és a megjelent notabilitások előtt tisztelegve elvonulnak.

(Filmhíradó, 1925. október)

A legjobb röpszó, a legkitűnőbb plakát

A háború előtt a villamos kocsiknak magánhirdetések céljára való felhasználása alárendelt jelentőségű volt; a BKVT rövid kísérletezés után abba is hagyta a magánhirdetések kifüggesztését. A BVVV később helyes üzleti érzékkel ismerte fel a hirdetés közeli térhódítását és szerződést kötött egy hirdetési vállalattal a kocsik tetején elhelyezhető hirdetőtáblák bérletére. Más, később alkalmasnak bizonyult hirdetési módokra akkor még nem gondoltak a vasutak. A Budapesti Egyesített Városi Vasutak vezetősége kezdett foglalkozni ennek a jövedelmi forrásnak a kiaknázásával s az új üzletág alapjait a régi, idejüket mult kapcsolatok felbontásával és tervszerű munkával rakta le. Az első évek kísérletezéssel, a hirdető üzletkör megszervezésével és azzal teltek el, hogy a kereskedővilág figyelmét rátereltek a kocsikon és egyebütt kínálkozó hirdetési lehetőségekre.

A kocsikon, a megállóhelyeken, a végállomásokon és a vasút más épületein és a felszereléséhez tartozó tárgyakon igen sok hely kínálkozott hirdetések elhelyezésére. A puszta hirdetési alkalom azonban nem elegendő, a reklám hasznát, tehát értékét az ötlet adja. A legjobb röpszó, a legkitűnőbb plakát, bármenynyire szembetűnő is legyen, nem elég hatásos, ha a környezete, a beállítása nem megfelelő.

A hirdetések kellemesebb, csinosabb elhelyezése céljából mindenekelőtt új rendszerre tértünk át és a primitív ragasztás helyett célszerű keretekbe helyeztük a reklámokat. Hirdetési díjszabásunkat a piaci változó igényeihez alkalmazkodó rugalmassággal állapítottuk meg s évről évre újabb lehetőségeket tártunk fel, hogy a hirdető felek érdeklődését fenntartsuk. A hirdetési módozatokat a külföldön is behatóan tanulmányoztuk, de sok tekintetben, különösen a technikai újítások terén mi voltunk az úttörők és nem egy esetben tőlünk vette át a külföld rendszerünket és berendezéseink megoldását. (Így például a neoncsövekből készült világító betűket mi alkalmaztuk először mozgó járművön s ennek a fényreklámnak nagy sikere van.)

(A BSZKRT tíz éve című könyvből, 1934.)

Magyarosítás

„Miután a magunk részéről is nagy súlyt helyezünk arra, hogy a vasút alkalmazottai lehetőség szerint magyar nevet viseljenek és hazafias érzelmeiknek ezzel is kifejezést adjanak, felhívom az alkalmazottak figyelmét arra, hogy a M. kir. Belügyminiszter Úr az év július 22-én 40,200/933. B.M. szám alatt kiadott rendeletével a névváltoztatás szabályait egyszerűsített és az eljárást megkönnyítette. Az említett belügyminiszteri rendelet kinyomtatott példányait azzal küldöm meg a szolgálati főnökségeknek, hogy hívják fel a alkalmazottak figyelmét a névmagyarosítás nemzeti jelentőségére és a névváltoztatás tárgyában érdeklődő alkalmazottakat az eljárás tekintetében megfelelően oktassák ki" – írta Folkusházy vezérigazgató 1933. november 30-án a BSZKRT valamennyi dolgozójának. A rendelet szerint nem engedélyezték a történelmi családnevek felvételét (a nemesek megtarthatták persze), de a régies írásmódot sem, például az „y" végződést vagy a th, eő, gh írásmódot. Olyan családneveket sem engedtek, amelyeket „máris sok család visel (pl. Nagy, Kovács, Tóth)". De egyes közalkalmazottak (középiskolai végzettséggel, 15 évi közszolgálattal és (!) harctéren szerzett kardos kitüntetéssel vagy vitézségi vagy sebesülési éremmel) vehettek fel régies írásmód szerint nevet, de „kettős régies" betűket így sem (ilyenet voltak pl. a thy, ssy). Akiknek az új név kiválasztása túl sok fejtörést okozott, az a Teréz körút 3-ba mehetett tanácsért, az Országos Névmagyarosító Társasághoz, ahol a hivatal „válaszbélyeg ellenében mindenkinek díjtalanul ajánl igényeinek megfelelő jó magyar hangzású nevet". Egyébként nem csak az idegen hangzású neveket lehetett (volt ajánlatos) lecserélni, hanem a „magyar hangzású, de a jóízlést sértő, gúnyolásra alkalmas" neveket is ajánlották „kijavítani". Így lett például Kleinmajer József kalauzból Bende, Kraivich János kocsivezetőből Kassai, Peteretz József járművezetőből Pozsonyi, Zrubetz Károly segédmunkásból Békési vagy éppen Takács Imréből Temesvári.

beli egyesülethez. A dalkörökben, zenekarokban, különféle önképzőkörökben több ezren vettek részt. Aki politikai aktivitást szándékozott kifejteni, annak elsősorban a Keresztényszocialista Villamos és Helyiérdekű Vasúti Alkalmazottak Országos Szövetsége kínált lehetőséget legalább kétezres tagságával. Már 1920-tól működött az Ébredő Magyarok Egyesületének villamosvasúti csoportja, rendszeresen kérték a dolgozókat a Magyar Revíziós Liga vagy például a „Horthy Miklósné Őfőméltósága nyomorenyhítő akciójának" támogatására. Szinte folyamatosan hirdették a Magyar Országos Véderő Egyesület tanfolyamait.

Mivel a társaság eleve a katonaihoz hasonló hierarchia szerint épült fel (a szolgálatot tisztek látták el, az alkalmazottak egyenruhát viseltek, a villamos kocsiszíneket „kaszárnyának" nevezték, a dolgozó feltétlen engedelmességgel tartozott feljebbvalójának, s a legszerényebb fegyelemsértésnek is súlyos következményei lehettek), a hazafias nevelés mellett a sport volt a legjobban támogatott szabadidős tevékenység. Míg az előbbi leginkább irredenta hangvételű amatőr színielőadások, dalestek, és egyéb kulturális programok formájában öltött testet – munkásönképzés megjelöléssel –, a sportban ennél komolyabb célok is megfogalmazódtak. Noha akkoriban – kevés kivételtől eltekintve – az élsport nem számított „külön munkának", a BSZKRT vezetősége a legklaszszabb versenyzőket igyekezett jelentős kedvezményekben részesíteni, a társaság egyesülete, a BSZKRT SE pedig elég hamar országos ismertségre tett szert.

Az egyesület jogelődje, az 1912-ben alapított BKVT SE mindjárt sporttörténetet írt. A csupán labdarúgó- és teniszszakosztállyal felálló egyesület volt ugyanis az első Budapesten, amely mögött vállalat állt. Ez persze nem jelentette

Adományok

A társaság életében szinte mindennaposak voltak az adománygyűjtések. A magyar repülőflotta megteremtésére, a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap támogatására 1938-ban például így kérte a BSZKRT vezérigazgatója az alkalmazottakat: „Nem kételkedem abban, hogy a fővárosi alkalmazottakhoz hasonlóan beleegyezésüket adják ahhoz, hogy e célból legközelebb kifizetésre kerülő illetményeikből törzsfizetésük, illetve bérük (keresetük) egy hónapra eső részének 1%-a levonassék." A revíziós sikerek után előbb a Felvidéki Szív mozgalom terjedt a cégnél, aminek keretében szívjelvényt lehetett vásárolni a „Felvidéken nélkülöző testvéreink megsegítésére". 1940. szeptember 25-én, az észak-erdélyi területgyarapodás után Perczel vezérigazgató azt közölte a dolgozókkal, hogy „felhívom vállalataink minden alkalmazottját, hogy a magasztos célú mozgalomhoz szívvel-lélekkel csatlakozzanak, egyúttal közlöm, hogy vállalatunk azzal könnyíti meg az alkalmazottak számára az Erdélyért jelvény megszerzését, hogy annak árát a legközelebbi fizetési napon illetményükből levonja".

azt, hogy a BKVT lett volna az üzemi sportélet első fecskéje, épp ellenkezőleg. A klubba kizárólag a vállalat A kategóriás dolgozói („a fehérgallérosok") nyerhettek felvételt, vagyis a fizikai állománynak továbbra is a hétköznapi testmozgással kellett beérnie. Így aztán a BKVT sportolói leginkább laza teniszezgetéssel múlatták az időt, a labdarúgócsapat pedig – amihez képest a Minarik-féle Csabagyöngye FC is egy Arsenal lehetett – 3 évig kizárólag a hasonló kaliberű Általános Hitelbank csapatával játszott sörmeccseket. Azonban a BKVT egyáltalán nem volt szegény az átlaghoz képest, saját sporttelepe (futballpályája) volt a Mexikói út és a Thököly út sarkán.

A BEVV 1918-ban nemcsak a közlekedési vállalatokat, de a BKVT sportegyesületét is átvette, bár nem tudni, hogy 1918 novemberétől, az éhező-fagyoskodó fővárosban kinek lehetett kedve az akkor BEVVE néven futó egyesületben testmozogni. A BSZKRT SE-t már 1923-ban megalapították, és már az alacsonyabb beosztású dolgozók is lehetőséget kaptak a tagságra. (Ezt a BEVVE-nél a Tanácsköztársaság idején sem vezették be!) A foci és tenisz mellett már induláskor megalakult az úszószakosztály, amit hamarosan az ökölvívó-, birkózó-, evezős- és atlétika-szakosztályok követtek. A bordó-fehér klubszíneket 1926-ban sárga-kékre változtatták, bár valószínűleg nem ez az oka, hogy a közlekedési csapatot ekkortól kezdték komolyabban venni a magyar sportéletben. 1933-ban a BSZKRT SE-nek 15 szakosztálya, 3000 igazolt sportolója volt; 1935-ben az MTK-pálya mögött a Sport utcában 3000 férőhelyes korszerű stadionja épült, fedett tribünnel, kosárlabdacsarnokkal, étteremmel. 1937-től a stadion egyszerre volt sportpálya és a BSZKRT leventealakulatának kiképzőhelye. De a lelki és testi kultúránál valószínűleg jóval fontosabbak voltak azok a juttatások, amelyek a BSZKRT-dolgozókat illették, és itt elsősorban az egyenruháról van szó. Ma már elképzelhetetlen, akkoriban viszont valóban komoly vagyonnak számított a kevésbé módosak körében egy jó télikabát, egy pár cipő. Így hát a BSZKRT alkalmazottainak nagy része civilben is egyenruhát viselt, leginkább mert ez volt a legjobb minőségű ruhája, ráadásul akkoriban egy ilyen szerelés komoly tekintélyt kölcsönzött a megjelenésnek. Csakhogy vigyázni is kellett rá! A dolgozók viseletüket – ahogyan az egyenruházati szabályzat legelső mondata írta – „a rendszerető ember gondosságával tartoznak használni". Amúgy majdnem mindenki kapott egyenruhát, bár rangtól függően, eltérő minőségben. Más és más egyenruhája volt az ellenőrnek, a kalauznak, a telepvezetőnek, a kocsivezetőnek, a pályamesternek, de még a felvonókezelőnek, az irodaszolganőnek, a küldöncnek, vagy éppen a sporttelepi alkalmazottnak, a telefonszerelőnek és a kocsicsatolónak is. A téli szolgálathoz a tisztviselőknek

Igazolják

Az olasz királyi pár látogatása alkalmából május 20-án, csütörtökön a központi szolgálatot teljesítő tisztviselők és egyéb irodai alkalmazottak részére hivatali szünnapot engedélyezek. Ezen a napon a központi irodákban ügyeletes szolgálat tartandó. A Frontharcos Szövetség tagja részére – tekintet nélkül szolgálati minőségükre –, amennyiben a szövetség behívójával igazolják, hogy a király-látogatás alkalmával sorfalat állanak, május 19. és 20. napjára szolgálatmentességet engedélyezek azzal, hogy ez időre teljes illetményben részesülnek.

(Perczel György vezérigazgató rendelete. 1937. május 18.)

„báránybőrös tisztibunda” járt, a hóseprőgépeken dolgozóknak viszont szerényebb minőségű irhabunda.

A forgalmi „szolgálatot végző alkalmazottak cipőjárandóságban részesülnek, amelynek mértéke a következő: évenkint egy pár új fekete bőrcipő, valamint egy pár szolgálati cipő talpalása és sarkalása.” A legnagyobb kincs persze az volt, hogy a cipőt fél év után a dolgozók meg is kaphatták, és amikor nyugdíjba mentek, még a posztóköpenyt, egy rend nyári és egy rend téli ruházatot (zubbonyt és nadrágot) is megtarthattak. Visszaélni a cég jóindulatával persze nem lehetett: mindenkinek volt ruhakönyve, amibe minden változást (javítást, varrást is) felírt az ún. egyenruházati szakosztály saját illetékese. A szakosztály mellett kizárólag az egyenruházati műhely végezhetett el bármilyen munkát a ruházaton, például a zubbony gallérjára a rangjelzések felvarrását. Ha valaki eladta vagy elajándékozta volna az egyenruháját, az legenyhébb esetben is szolgálati vétségnek számított, és „fegyelmi úton büntethető” volt.

A BSZKRT hierarchia azonban nem csak egyenruhaviseletben és rangjelzésekben mutatkozott meg világosan és félreérthetetlenül, de karszalagokban is! Akkoriban az ellenőrök és a kalauzok mellett a polgári ruhában dolgozó tisztviselőknek is fel kellett húzniuk a bal karjukra a BSZKRT jelvényével ellátott szalagot. De amíg az előbbieké egyszerű, nevében is „személyzeti karszalag” volt és kékesszürke posztóból, piros szegélyezéssel készült, közepén egy piros pajzsban „főellenőr” vagy „ellenőr” felirattal és az elengedhetetlen szolgálati számmal; addig a „tiszti karszalag” kárminvörös színű volt, aranyos szegélyezéssel. Sőt, volt egy harmadik változat is, amit a jegyárusító kalauzok viseltek, ám ez csak szimpla sárga posztóból készült. A tiszti bunda/nyári zakó és karszalag mellett az állomásvezetőknek tiszti sapkát is kellett viselniük. De hiába a katonás megjelenés, azért a szolgálati szám, ami a karszalagon jól látható volt, vagy éppen a sapkaszám jó célpontot jelentett azoknak, akik a legkisebb utcai félreértés miatt is könnyen hivatalos panaszt emeltek. A „megbélyegzett” dolgozó pedig máris a BSZKRT fegyelmi bírósága előtt magyarázkodhatott. Nem meglepő, hogy a szolgálati szám váltotta ki a legtöbb vitát a beosztottak és vezetőik között, majd lett később a kommunisták egyik aduja, amikor 1945 után a BSZKRT „embertelenségét” ecsetelték.

Szebb jövő küszöbén

Őszinte örömmel állapítom meg, hogy a székesfőváros közlekedési vállalatainak alkalmazottai – nagyok és kicsinyek egyaránt – az adott nehéz viszonyok és körülmények között derekasan teljesítették terhes kötelességeiket. Mindegyiküket áthatotta az a tudat, hogy a közlekedési vállalatok jóléte és boldogulása igen nagy mértékben az alkalmazottak felelősségérzetén, lelkiismeretességén, ügybuzgalmán és – utoljára, de nem utolsósorban – az utazóközönséggel szemben tanusított udvarias és készséges magatartásán múlik.

Az alkalmazottak súlyos körülmények között végzett kitartó és becsületes munkájának első eredményei: a forgalom további fejlődése és a vállalat anyagi erősödése, már jelentkeznek. Remélhetőleg ezek a biztató jelek állandósulni fognak és megadják a pénzügyi lehetőséget arra, hogy a nehéz és jól teljesített munka mielőbb megkaphassa azt az ellenértéket, amelyre minden vonatkozásban rászolgált.

(Babarczy István székesfővárosi tanácsnok cikke a BSZKRT Közművelődési Egyesületének értesítőjében, 1937.)

»Írjunk magyarosan!«

Anyanyelvünk védelme és tisztaságának megóvása kötelességünkké teszi, hogy hivatalos irataink is magyarosan szerkesszük meg. Felhívom minden egyes tisztviselőnket, hogy az előterjesztések, rendelet-tervezetek, hirdetések, körlevelek, általában minden nehezebb hivatalos irat szövegezésénél a helyes magyarságra több gondot fordítson.

Ügyeljünk a helyes szófűzésre, a magyaros mondatszerkezetre, kerüljük az idegen szavak használatát.

Hasznos útmutatást nyújt erre nézve a »Magyarosan« című nyelvművelő folyóirat. Intézkedtem, hogy a folyóiratból minden igazgatási ág, szakosztály és alosztály részére jusson egy-egy példány, és elvárom, hogy mindenki megszívelje a helyes magyarságra vonatkozó intelmeket.

A jövőben a magyartalanul és helytelenül fogalmazott előterjesztéseket vissza fogom adni.

Erről Márkus Jenő dr. és Csilléry Dezső vezérigazgató urakat, az igazgatási ágak vezetőit és az »Ü« szakosztály vezetőjét értesítem, és kérem, hogy az alárendeltjeik által készített szövegtervezeteket a helyes magyarság szempontjából is vizsgálják felül.

(Perczel György vezérigazgató ajánlója, 1939. május 16.)

A FOLKUSHÁZY-INCIDENS

Ami a válságból való kilábalást illeti, a kisszakasz-jegy bevezetése a mankót jelentette a BSZKRT számára. Az utasok száma 1934-re 73 millióval emelkedett a két évvel korábbihoz képest, és a sok kicsi, 6 filléres tantusszal annyival többre mentek, hogy a még 1932-ben bevezetett forgalomkorlátozást is megszüntethették, sőt 400 új alkalmazott felvételére is lehetőség nyílott. Csakhogy a főváros ugyanekkor számos olyan terhet is a BSZKRT vállára tett, aminek szükségszerű következménye lett a társaság eladósodása. A BSZKRT vezetői már 1934 áprilisában jelezték a főpolgármesternek, hogy nem tudnak eleget tenni fizetési kötelezettségeiknek, ám mivel ez nem hatotta meg az illetékeseket, a társaság magánkölcsönt volt kénytelen felvenni. Ma már megmagyarázhatatlan és kibogozhatatlan az a szövevényes kapcsolati rendszer, ami a fővárost és a 100 %-os tulajdonában lévő BSZKRT-ot összekötötte. Úgy tűnik, Budapest vezetése leginkább afféle kifizetőhelynek tekintette a társaságot, hiszen a BSZKRT-nak a bevételeiből nemcsak a jogelőd cégeket kellett kárpótolnia. A társaság területhasználati díjat volt köteles fizetni a fővárosnak, illetve egy sor teljesen rapszodikusan bevezetett adót. És akkor nem is említettük azokat az összeférhetetlenségi mutatványokat, amelyek a különféle városházi emberek igazgatósági és felügyelőbizottsági tagságaival függtek össze.

Csakhogy ennek a fordítottja is legalább ennyire igaz! A BSZKRT menedzsmentje többnyire olyan politikusokból és szakemberekből állt, akik már 1926-ban a bethlenista erők által megszorongatott Keresztény Községi Párt embereinek számítottak. Sipőcz Jenő főpolgármestersége után polgármesterként (1923-tól) 1930-ig volt a BSZKRT elnöke, a vezérigazgató Rényi Dezső, és az alelnök, majd későbbi vezérigazgató Folkusházy Lajos is Sipőcz alpolgármestere volt – hogy csak a „nagykutyákat" említsük. Kétségtelen, hogy a BSZKRT vezetése a cég első 10 évében hatalmas munkát végzett, hiszen egy romhalmazból hoztak létre minőségi tömegközlekedést, ám az is igaz, hogy Sipőcz, Rényi, Folkusházy és a többiek (meg valószínűleg a KKP pártkasszája is) nagyon-nagy pénzeket húzott ebből az áldozatos tevékenységből. Rényi fizetése például több mint 10 000 pengő volt havonta (ekkoriban viccelt könnyen az ember havi 200 fixszel), de emellett fél év alatt 124 ezer pengőt külön is folyósíttatott magának „bizalmas felhasználásra", ami vélhetően a KKP-hez vándorolt.

Nem meglepő, hogy a városházi konkurencia ott próbált keresztbetenni a BSZKRT vezérkarának, ahol tudott, ám megszabadulni egyelőre nem voltak képesek a kompromittált vezetőktől. A kormány már 1924-ben a kérdéses megítélésű Tersztyánszky Kálmánt küldte kormánybiztosként a Városházára, majd 1925-től a Bethlenhez közeli Ripka Ferencet ültették a főpolgármesteri székbe a „politikai egyensúly" biztosítására. Ripka a Wolff–Sipőcz tengely ellenében megalapította a Községi (később Egységes Községi) Polgári Pártot.

Ezzel az új városházi kormánypárt és a Wolff-párt erői között súlyos harcok kezdődtek. Ripka 1931-ben meghosszabbíthatta főpolgármesteri működését, és második beiktatásakor kijelentette, hogy határozott célja: „az állás- és fizetéshalmozás eltiltása, méltánytalan előnyök megszüntetése, az összeférhetetlenségek legkíméletlenebb megállapítása, a közüzemi gazdálkodás hibáink megszüntetése, az úgynevezett mammutfizetések mérséklése". Ripka viszont egy évvel később már felmentését kérte, mert nem tudott úrrá lenni a pénzügyi és a politikai káoszon, miközben az Egységes Községi Polgári Párt (EKPP) és a Wolff-párt kiegyezett egymással az előretörő Gömbös-féle erőkkel szemben.

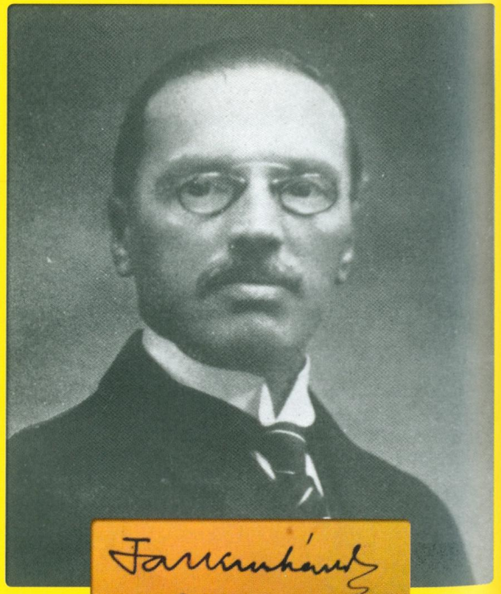
Ripka helyére egy volt megyei főispán került, Huszár Aladár, aki már Gömbös híve volt, háta mögött azonban éppen saját párttársai működtek közre abban, hogy a kormány megnyirbálja a főváros jogait. Lassan átláthatatlanná vált a verseny a zsíros pozíciók és pénzek megnyerésére. Nem csoda, hogy amikor 1934 áprilisában Folkusházyék a csődhelyzetben segítségért fordultak a városházi politikusokhoz, azok nemhogy nem segítettek, még nehezebb helyzetbe hozták a BSZKRT-ot: a budapesti HÉV-vonalak kezelésével és üzemvitelével is a társaságot bízták meg, így az addigi 50 millió pengős adósságához egy 17 milliós újabb is hozzáadódott.

A „leckéztetés" mögött egyértelműen a szerkezetváltást hirdető, 1932 végétől működő Gömbös-kormány őrségváltó káderpolitikája állt, amely a hamar példaképpé váló Hitler Németországához hasonló „vérfrissítéssel" próbált minél radikálisabb változásokat elérni nemcsak országos, de, mint láthatjuk, fővárosi, közüzemi szinten is. A maga módján egyébként kiváló szakembert, Folkusházy Lajost 1934-ben rakták ki – őt tették felelőssé a BSZKRT fizetésképtelensége

Alkalmam volt megismerni

Értesítem a vasútintézet tisztviselőit és egyéb alkalmazottait, hogy augusztus hó 1-én nyugalomba vonulok. A vasútvállalat kötelékében több mint egy évtizeden át kifejtett működésem alatt, alelnöki, majd vezérigazgatói tisztemben alkalmam volt megismerni és érdeme szerint megbecsülni azt a magas színvonalú, odaadó és eredményes munkásságot, mellyel a vasútvállalat kiváló tisztikara: a vezérigazgató-helyettes úr, az igazgató urak, nemkülönben a szakosztály- és osztályfőnök urak és a tisztikar valamennyi többi tagja működésemben mindenkor támogattak, s amelynek segítségével a gazdasági válság súlyos éveiben is sikerült nemcsak az utazóközönségnek a vállalathoz fűződő érdekeit mindjobban szolgálni, hanem a vasút berendezéseinek korszerű fejlesztése és tökéletesítése mellett a vállalatnak, valamint a Székesfővárosnak a vasútvállathoz fűződő vagyoni érdekeit is megóvni.

(Folkusházy Lajos körlevele a BSZKRT tisztikarához és személyzetéhez, 1934. július 31.)



miatt. A BSZKRT hivatalos közlönye szerint: „Folkusházy Lajos vezérigazgató Úr Őfőméltósága folyó évi augusztus hó 1-jén saját kérelmére nyugalomba vonul.” Az erről szóló értesítést a KKP-s Usetty Béla, a BSZKRT elnöke adta közre hosszasan méltatva Folkusházy működését, majd felolvasta Sipőcz hasonlóan hálálkodó hangvételű levelét.

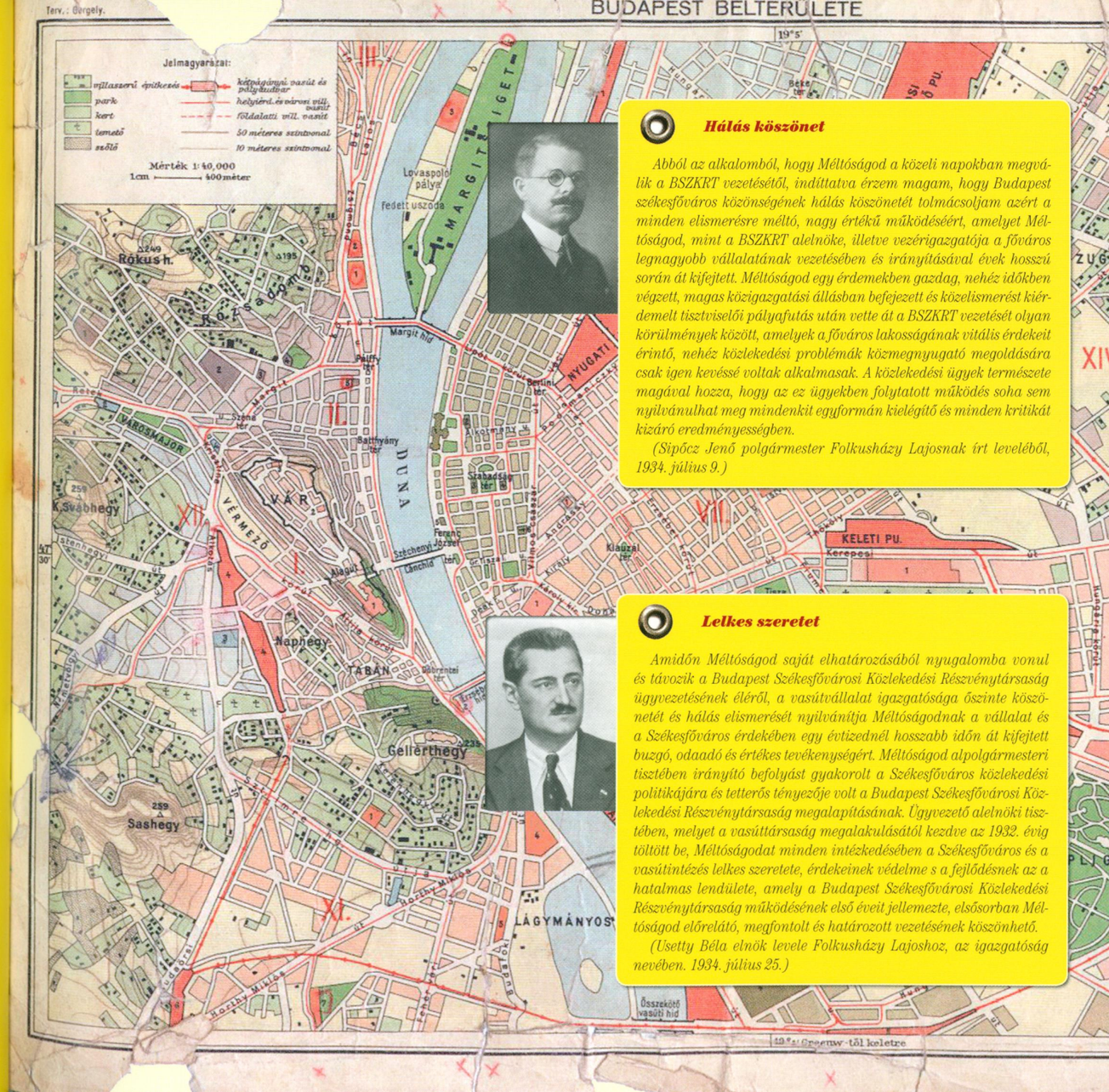
De a vezérigazgató konkrét tettel is hozzájárult bukásához. A városháza előzetes jóváhagyása nélkül, 350 ezer pengő értékben HÉV-részvénypakettet vásárolt, amivel a társaság 3 %-nyi részvénye került a BSZKRT birtokába. Csakhogy a főváros tulajdonrésze már eleve 73+20 % volt, vagyis ez a 3 % nem osztott, nem szorzott, viszont nagyon sokba került. Igazából teljesen érthetetlen Folkusházy akciója, erre racionális magyarázat azóta sincs.

Minden valószínűség szerint a vezérigazgató a Városházára betörő, egyre bonyolultabb nagypolitikai események és a pártkasszák gyors feltöltéséért versenyt futó politikusok áldozata lett. Az 1933 novemberében Budapesten is megalakult Gömbös-féle Nemzeti Egység Párja borította az eddig megszokott forgatókönyveket. A Huszár háta mögött Gömbösnek és Keresztes-Fischer Ferenc belügyminiszternek kémkedő alpolgármester, Borvendég Ferenc már jó ideje szállította az adatokat a kormánynak a városházi korrupciós ügyekről és gazdálkodási visszaélésekről (olykor el is túlozva azokat). Borvendég hálából nemcsak főpolgármester, de teljhatalommal felruházott fővárosi diktátor lett, aki az önkormányzat bármelyik szervének hatáskörét gyakorolhatta. A főváros autonómiájának ilyen durva megsértése csak a kezdet volt. A következő választásra készülő Gömbösék úgy tekintettek a Ripka által alapított, bethlenista fővárosi pártra, mint ami csak a városházi pénzek és pozíciók leosztásának köszönheti hatalmát, így úgy számoltak, hogy amint a fővárost gazdasági gyámság alá helyezik, a pártot a Wolff-párttal együtt könnyedén bedarálhatják. A hivatali dolgozók fizetésének csökkentését állandóan napirenden tartották, így a pénzüket és pozícióikat féltő régi városházi politikusok taktikázásra kényszerültek. Borvendég viszont előírta, hogy a fővárosban minden pénzügyi intézkedésről előzetesen tudnia kell. Talán mindezeknek esett áldozatul Folkusházy is a BSZKRT-nál.

A „szappanopera” végén, Borvendég hirtelen halála után a kormányzó Sipőczöt jelölte főpolgármesternek, hogy a mármár liberális irányba elhajló városvezetőt így tudják irányítani. Szélsőséges körökben Sipőczöt már amúgy is egyre többen támadták, nem tudván neki megbocsátani, hogy korábban a győri rabbi lányát vette feleségül. Wolffék fővárosi vagyonuk mentése érdekében eközben teljes támogatást ajánlottak Gömböséknek. Wolff – nem meglepően – „csupán” annyit kért, hogy ő nevezhesse meg az új polgármestert.

Wolff, Sipőcz, Gömbös és Keresztes-Fischer 1934. november végére mindenben megállapodtak. A hoppon maradt fővárosi bethlenista párt, az EKPP két héttel később beolvadt Gömbösék Nemzeti Egység Pártjába, Szendy Károlyt pedig csaknem egyhangúlag választották polgármesterré.

Folkusházy nyugdíjazásának másnapján, augusztus 2-án a BSZKRT műszaki igazgatója, Perczel György hosszabb szabadságra vonult. Talán csak véletlenül alakult így, de még majdnem 1 évig nem akadt vezérigazgatója a BSZKRT-nak. (A fentiek alapján még tartottak az egyeztetések a KKP és Gömbösék között.) 1935 már a választások éve volt. Áprilisban az országgyűlési szavazáskor Gömbösék taroltak, június elejére (miután feloszlatták a fővárosi törvényha-



Hálás köszönet

Abból az alkalomból, hogy Méltóságod a közeli napokban megválik a BSZKRT vezetésétől, indúttatva érzem magam, hogy Budapest székesfőváros közönségének hálás köszönetét tolmácsoljam azért a minden elismerésre méltó, nagy értékű működéséért, amelyet Méltóságod, mint a BSZKRT alelnöke, illetve vezérigazgatója a főváros legnagyobb vállalatának vezetésében és irányításával évek hosszú során át kifejtett. Méltóságod egy érdemekben gazdag, nehéz időkben végzett, magas közigazgatási állásban befejezett és közelismerést kiérdemelt tisztviselői pályafutás után vette át a BSZKRT vezetését olyan körülmények között, amelyek a főváros lakosságának vitális érdekeit érintő, nehéz közlekedési problémák közmegnyugató megoldására csak igen kevéssé voltak alkalmasak. A közlekedési ügyek természete magával hozza, hogy az ez ügyekben folytatott működés soha sem nyilvánulhat meg mindenkit egyformán kielégítő és minden kritikát kizáró eredményességben.

(Sipőcz Jenő polgármester Folkusházy Lajosnak írt leveléből, 1934. július 9.)

Lelkes szeretet

Amidőn Méltóságod saját elhatározásából nyugalomba vonul és távozik a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság ügyvezetésének éléről, a vasútvállalat igazgatósága őszinte köszönetét és hálás elismerését nyilvánítja Méltóságodnak a vállalat és a Székesfőváros érdekében egy évtizednél hosszabb időn át kifejtett buzgó, odaadó és értékes tevékenységért. Méltóságod alpolgármesteri tisztében irányító befolyást gyakorolt a Székesfőváros közlekedési politikájára és tetterős tényezője volt a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság megalapításának. Ügyvezető alelnöki tisztében, melyet a vasúttársaság megalakulásától kezdve az 1932. évig töltött be, Méltóságodat minden intézkedésében a Székesfőváros és a vasútintézés lelkes szeretete, érdekeinek védelme s a fejlődésnek az a hatalmas lendülete, amely a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság működésének első éveit jellemezte, elsősorban Méltóságod előrelátó, megfontolt és határozott vezetésének köszönhető.

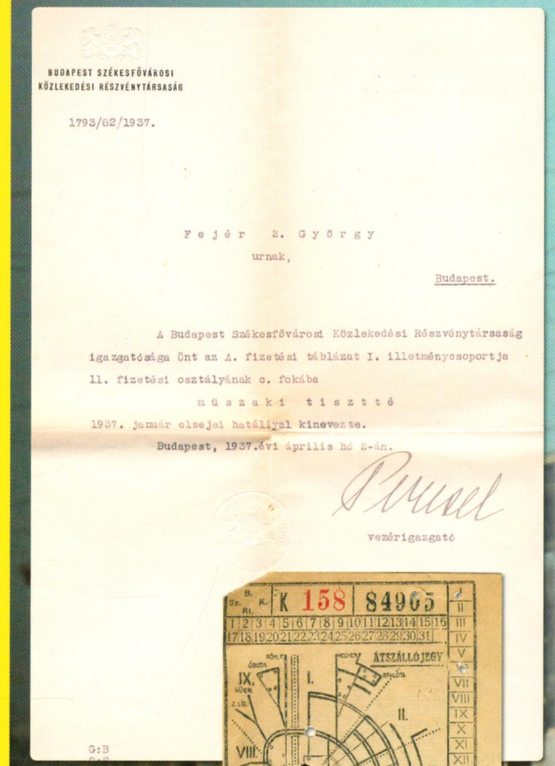
(Usetty Béla elnök levele Folkusházy Lajoshoz, az igazgatóság nevében. 1934. július 25.)

tósági bizottságot) előrehozták a budapesti választásokat, és a Wolff-párt után a NEP második lett alig másfél évvel budapesti zászlóbontása után. Egészen 1935 májusáig Márkus Jenő vezérigazgató-helyettes látta el a BSZKRT vezetői feladatait, Perczelt 1935. május 10-től nevezték ki vezérigazgatóvá. Érthető, hogy a Folkusházy-ügy után a BSZKRT tevékenysége elé a városháza nem gördített annyi akadályt, mint korábban – a fővárost Gömbös és köre egyszerűen felfalta. Azt nem tudjuk, hogy a korábbi vezérigazgatót a Wolff-párt tudatosan áldozta-e be, az viszont biztos, hogy Gömböséknek sikerült betenniük a lábukat a BSZKRT-ba. Perczel ugyanis nem állhatott távol tőlük. Egy híradásból tudjuk, hogy évekkel korábban egy ízben, amikor az MNB igazgatójának feleségét éjszaka ki akarták rabolni a Mányoki úti villájuk előtt, a még igazgatói rangban álló Perczel György kapta el a tettest. Perczel éppen feleségével együtt kísérte haza a bankigazgatót és nejét egy közös program után. Az MNB igazgatója Imrédy Béla volt. Gömbös Nemzeti Munkatervének kidolgozója, 1932-től a Gömbös-kormány pénzügyminisztere, a későbbi a győri program megálmodója. A BSZKRT útja innentől már zökkenőmentes volt…

Átvettem

A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság és vállalati igazgatósának megtisztelő bizalmából a vezérigazgatói hatáskört a mai nappal átvettem. Amidőn ezt tudomásul adom, szeretettel köszöntöm kartársaimat, akikkel a vasutaknál három évtizedet meghaladó időn át kifejtett munkásságom kapcsol egybe és támogatásukat kérem felelősségteljes tisztem betöltésében. (…) Bízom abban, hogy a személyzet minden egyes tagja át van hatva munkájának fontosságától és attól a tudattól, hogy saját boldogulását is úgy biztosítja a legjobban, ha vállalataink fellendítését becsülettel szolgálja.

(Perczel György vezérigazgató értesítése a BSZKRT és BHÉV alkalmazottjaihoz. 1934. május 10.)



BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROSI
KÖZLEKEDÉSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

1793/62/1937.

Fejér Z. György
urnak,

Budapest.

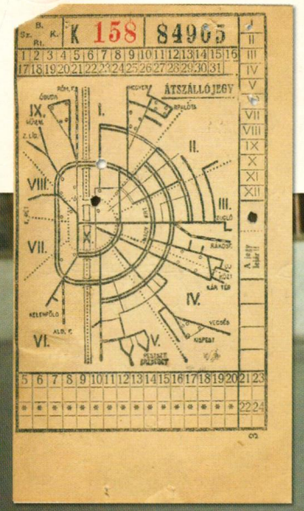
A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság igazgatósága Önt az A. fizetési táblázat I. illetménycsoportja 11. fizetési osztályának c. fokába

műszaki tisztté

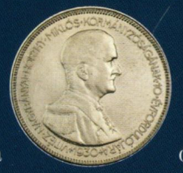
1937. január elsejei hatállyal kinevezte.

Budapest, 1937.évi április hó 2-án.

vezérigazgató



A HETESRE HÚZTAK LAPOT



A BSZKRT már 1935-ben elérte, hogy ha részben hitelből is, de újabb buszokat vásárolhatott, nem is akármilyeneket. A tender favoritja ismét a MÁVAG lett, és a tőlük megrendelt 50 N26/36 típusjelű, közepes busz tökéletesen megfelelt a belvárosi igényeknek.

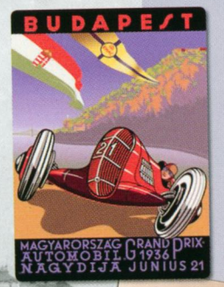
Az új típus legfőbb ismertetőjegye az első ajtó volt. Ez ma már furcsának hangzik, de ilyennel korábban az utasok nem találkozhattak, mivel minden korábbi buszon csak hátul volt ajtónyílás, amit ráadásul szó szerint ajtó nélküli nyílásnak kell érteni. Az első ajtó „feltalálása" sokat segített a belvárosban, a gyakoribb megállókban történő gyorsabb fel- és leszállásban; és persze azt se feledjük, hogy az addigi fa karosszériás kocsik helyett ez volt az első hazai, teljesen fémkarosszériás autóbusz; nem mellesleg egy fontos hálózatfejlesztéshez is hozzásegítette a fővárost. Az első ilyen kocsikkal ugyanis már 1936. május 1-jén elindították a Rákóczi úti 7-es viszonylatot, ami azóta is ezt a számot viseli. (Még az év elején döntötték úgy, hogy az óbudai troli a korábban itt közlekedő 7-es busz számát leveti és T jelzéssel fog közlekedni.) Az első 7-es buszok a Keleti pályaudvar és az Eskü tér között közlekedtek. Aztán a BSZKRT úgy gondolta, hogy ugyanezzel a lendülettel megold még egy gondot, ami a régóta várt Rákóczi úti buszközlekedésnél is fontosabb volt. Mivel addig Buda északi és déli fele között csak Pesten át lehetett buszozni, a 7-eseket november 30-tól átküldték az Erzsébet hídon. Egészen pontosan a Fő utcán, a Batthyány utcán át egészen a Rózsadombra, a Központi Statisztikai Hivatal épületéig. December 14-én még egy

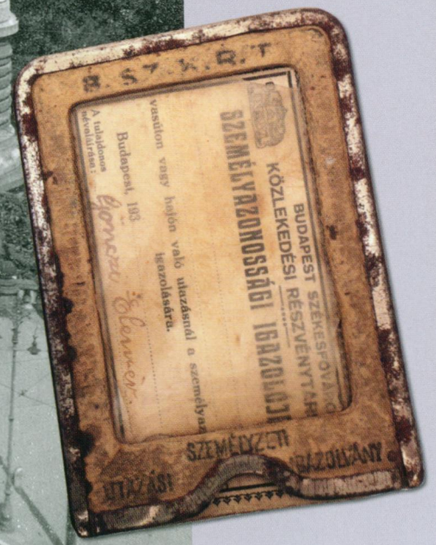
4 saját utazhatik

Tekintettel arra, hogy a kiadott rendelkezések ellenére az autóbuszok peronján a megengedettnél több egyenruhás alkalmazott utazik, nyomatékosan megismételjük az e tárgyban 1934., 1935. és 1937. években kiadott utasításokat.

Az autóbuszok peronjain általában 4 saját alkalmazott (2 BSZKRT és 2 autóbusz) utazhatik díjmentesen avval a korlátozással, hogy a nagy forgalmú napszakokban, reggel 7–9 órák, déli 13–3 órák és esti 6–8 órák közötti időben összesen csak 3 saját alkalmazott utazhatik, tekintet nélkül arra, hogy az illetők autóbusz vagy pedig villamos alkalmazottak.

(BSZKRT rendelet, 1937. december 16.)





lapot húztak a 7-esre: a vonalát ekkor az ellenkező irányba is meghosszabbították, a Keleti pályaudvartól a Thököly úton a Hungária körútig. Ezzel gyakorlatilag megszületett a többékevésbé ma is létező 7-es, ami ilyen nagy múlttal egyáltalán nem csoda, hogy a főváros szinte már kultikus buszvonalává válhatott. 1932-ben a BSZKRT még kénytelen volt szerződni a BART-tal, de 1936-ban végre úgy tűnt, a főváros saját közlekedési cége maga láthatja majd el Budapest buszközlekedését.

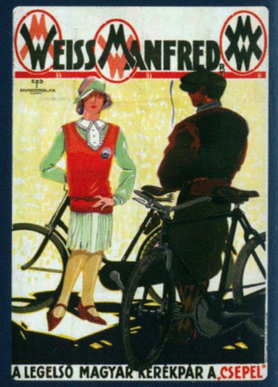
Amikor az 50 új N26/36 típusjelű kocsi is megérkezett, ideje volt kitessékelni a városból a konkurenciát, amit alig 10 éve szükségből maga a város hozott létre. A BSZKRT-nál már elmondhatták, hogy a 182 saját busz mellett nincs többé szükség a BART-ra. 1936 végén még 5 – egyébként kimondottan nyereséges – viszonylatot vettek át a társaságtól, köztük a közel évi 400 ezer pengős bevételt hozó csepeli 21-est vagy az újpesti 22-est. Fél év sem telt el, és a BSZKRT átvette a margitszigeti 26-os buszok üzemeltetését is, így a BART egyszerűen kiszorult a városból – ettől fogva minden erejükkel a főváros környékére koncentráltak. A cég egy sor új vonalat hozott létre, például a Blaha Lujza térről Dobogókőre; a Garay térről Rákospalotán és Fóton át Mogyoródra; Csepelről Szigetszentmiklósra, Királyerdőig vagy éppen a Rákoskeresztúri temetőig; de a Horthy Miklós (Móricz Zsigmond) körtértől a Diósd, strandfürdői járatot is meghosszabbították Érden át Ilka majorig.

A főváros peremterületein és agglomerációjában egyébként még ekkor is számos kisebb-nagyobb vállalkozás volt jelen. A válság előtt még közel 20 ilyen buszos cég működött sikeresen, a válság után alig páran maradtak. Egyes vonalakat a BART szerezhetett meg, például a Csepel és Tökül közöttit, de azért a Rákoshegyi Autóbuszközlekedési Vállalat is jól tartotta magát a Külső Jászberényi úttól Rákoskeresztúron és Rákosligeten át Rákoshegyig indított járataival, ahogyan a Kurír Autóközlekedési Rt. is a Fővám téri vásárcsarnok és Budaörs között közlekedő buszaival, de a legjobban a budai hegyvidék leleményes magánvállalkozóinak ment, akik ugyan „kicsiben" dolgoztak, viszont állandó vevőkörrel.

A Móricz-ügy

Emlékezetes, hogy 1933. június 13-án a Práter utca és a Nagytemplom utca kereszteződésénél halálos kimenetelű baleset történt. A egyik fővárosi autóbusz elütötte a kerékpáron arra haladó Móricz Sándor építészmérnököt, Móricz Zsigmondnak az írónak testvéröcsét. Móricz Sándor a baleset következtében a Szent István kórházban még aznap életét vesztette. Első házasságából származó kiskorú fia, illetve a gyermek törvényes gyámja kártérítési keresettel fordult a BESZKÁRT ellen, a budapesti kir. törvényszékhez. A törvényszék a bizonyító eljárás lefolytatása után elutasította a havi 120 pengő megítéléséért indított keresetet, arra való hivatkozással, hogy – amint a megindult bűnvádi eljárás során megállapítást nyert – a baleset bekövetkeztéért az elhalt építőmérnököt terhelte a felelősség. A tábla az elutasító ítéletet helybenhagyta, s most kir. kúria jogerőre emelte. Voltak ugyan terhelő adatok – állapította meg a kúria, hogy az autóbusz túl sebesen haladt, de abból, hogy a csúszós úttesten rögtön meg tudott állni, ennek ellenkezőjére kell következtetni. A gondatlanságért a sértettet terheli felelősség.

(MTI, 1937. február 12.)



Aki a kocsit bepiszkította

Az utóbbi időben gyakran előfordul, hogy ittas egyének a kocsit bepiszkítják. Mivel a kocsik kitakarítása vállalatunknak kiadást jelent, elrendeljük, hogy ha a jövőben ilyen eset előfordul, a kocsi kalauza az utassal, aki a kocsit bepiszkította, a kocsi kitisztítása fejében 1,50 pengőt fizettessen. Ezt az összeget a kalauz az utasnak az ablaktörési bárcák felhasználásával nyugtázza, de a jegyre rávezeti a „Kocsitakarításért" szót.

(BSZKRT rendelet, 1942. október 9.)

Kánikula

Az utasok és a kalauz is egyremásra törölgetik a homlokukat.

Az egyik kedélyesebb utas megszólítja a kalauzt.

– Ugye kutya meleg van ma, öregem?

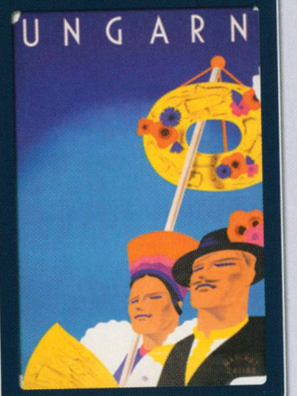
– Bizony kérem – feleli a kalauz –, ma Budapesten 60 fok meleg volt.

– Micsoda? – hördül fel a másik utas. – Ilyet ne mondjon!

A kalauz udvariasan szalutál:

– De bizony kérem, 30 fok Pesten és 30 Budán.

(Vicc a BSZKRT Közművelődési Egyesületének Értesítőjében, 1937.)



HAVI KÉTSZÁZ FIXSZEL

A BSZKRT idején jócskán gyarapodott a székesfőváros autóbuszállománya. Míg 1932-ben 130 busszal számolhatott a BSZKRT, alig 3 évvel később már 187, egy évvel később pedig már 226 kocsit közlekedtettek a városban. Ez azt is jelentette, hogy 1938-ra majdnem megduplázódott a buszon utazók száma.

Az új buszoknak és új viszonylatoknak köszönhetően természetesen a buszsofőrök száma is megugrott: 1936-ban 315-en, 1937 végén már 398-an voltak. Munkájuk fontosságáról és megbecsüléséről sokat elmond, hogy havi fizetésük 160–200 pengő körül alakult. Ami nem volt kevés, bár az is igaz, hogy az N26/36-os buszok darabja 55 630 pengő volt, amit gyakorlatilag ezekre a járművezetőkre bíztak. Egy ilyen busz áráért akkoriban rózsadombi lakást lehetett venni, egy luxuskabrió ennek a negyedébe került. Egy férfi napszámos jó, ha két pengőt, egy ügyes kőműves viszont 6 pengőnél többet is kaphatott egy nap végén. A buszvezetőknek azonban rögzített munkaidejük volt, elvileg napi 8 és negyed órát dolgozhattak, amit egy napszámos vagy egy kőműves már nem mondhatott el magáról. Tegyük még hozzá, hogy a buszközlekedés szinte gyerekcipőben járt, a buszok szinte vadonatújak voltak, az utasoknak és a járókelőknek is meg kellett szokniuk az új közlekedési eszközt, és a közutak is egyre telítődtek (például csak taxiból már közel 1500 járt az utakon, a 10 évvel korábbinak közel a duplája). 1937-ben a BSZKRT statisztikája szerint 175 autóbuszos baleset volt, amiből 6 halálos kimenetelű volt, 49 pedig súlyos sérüléssel járt. Szükség volt tehát a fegyelmezett, tanulékony és jól megfizetett sofőrökre. A havi 160–200 pengő, a mellé járó lakáspénzzel (33–39 pengő) együtt (és persze az egyenruha-juttatással) jó fizetség volt.

A kalauzok és főkalauzok törzsbére 129 és 188 pengő volt – lakáspénz nélkül. Egy irodasegéd vagy egy csoportvezető 160 és 260 pengő között vihetett haza, egy műszaki főtiszt már 300 körül, egy jogügyi tanácsos pedig 540 körül keresett. Végül: a vezérigazgatónak úgy 2000 pengő járt, s közel ugyanennyi egyéb pótlék, illetve 240–270 pengő lakáspénz.

Lassítani kötelesek

Az Országzászló által jelképezett magasztos eszme és cél megbecsülésének, valamint a hazafias és nemzeti érzés ébrentartásának, és a hősök iránt érzett kegyeletnek minél nagyobb mértékben való elterjedése céljából elrendeltük, hogy mind az Országzászló, mind a Hősök Emlékműve előtt elhaladó autóbuszok vezetői fenti helyeken lassítani kötelesek és evvel egyidejűleg a kocsin szolgálatot teljesítő kalauz és az esetleg ott levő ellenőr arccal az Országzászló, illetőleg az emlékmű felé fordulva tisztelegni tartozik.

Evvel kapcsolatban elrendeljük, hogy a kérdéses helyeken az autóbuszokon utazó valamennyi egyenruhás alkalmazottunk az ott szolgálatot teljesítő személyzettel egyidejűleg és fentiekben leírt módon tisztelegni tartozik. Fentiekre az egyenruhát viselő alkalmazottaink avval oktatandók ki, hogy jelen rendeletünk ellen vétőkkel szemben a legszigorúbban fogunk eljárni.

(BSZKRT rendelet, 1937. szeptember 25.)

AZ ÉVTIZED MŰTÁRGYA

Budapest a húszas években a múltjából élt, noha vezetői azon voltak, hogy megtagadják, eltitkolják azt a befogadó, toleráns jellegét, aminek köszönhetően pár évtized alatt világvárossá nőtte ki magát. Mindezt politikai szólamokkal, propagandával, a modernnel köszönőviszonyban sem lévő építészettel, a 19. századot idéző köztéri szobrokkal igyekeztek nyomatékosítani, ám a főváros ekkor már a „saját lábán" állt, s eredetisége épp bűnös város-jellegének volt köszönhető.

A központi irányítású, ám mégsem retrográd újdonságok közül egyértelműen Dél-Buda fejlesztése számít jelentősnek. A korábbi ipari/mezőgazdasági terület, ami egyszerre emlékeztetett Dickens Angliájára és Petőfi Alföldjére, ingatlanberuházásokkal, úthálózat bővítéssel, közlekedési csomópontok kialakításával (körtér, Lenke tér) az évtized végére teljesen átalakult. Jellemző, hogy a BSZKRT első új villamosvonalát, a Szent Imre útit is itt avatták fel 1929-ben, mint ahogy az is jellemző, hogy az új járat az utolsó fővárosi omnibuszt váltotta fel.

Amikor a gazdasági válság Budapestre érkezett, gőzerővel zajlott az Újbudának is nevezett városrész fejlesztése. Ennek leglátványosabb eleme egy új, közúti Duna-híd megalkotása volt, ami a Boráros téren át a Nagykörúthoz csatlakozik, míg a budai oldalon is egy afféle nagykörút kialakításán gondolkodtak.

A híd felépítése már 1908-ban előkerült, de komolyan csak 1930-tól foglalkoztak a problémával. Mi több, az 1930. évi XI. törvény nemcsak elrendelte a híd megépítését, de – a kormányzás tízéves jubileumának tiszteletére – annak Horthy Miklósról való elnevezését is meghatározta. A finanszíro-

Töltsön egy órát kedvencével

Mocsaras, belvizes vidék volt a budai Duna-part a Gellért tértől déli irányba, amiből az 1870-es években, a folyam szabályozása és a védgát elkészülte után igen nagy kiterjedésű tó keletkezett. Rendezését sokáig húzták, halasztották. A Ferenc József híd 1896-os átadása után a Műegyetem idetelepítése mellett döntöttek, a Fővárosi Közmunka Tanács a Fővárosi Pénzalap terhére maga kezdte meg a tó feltöltését és az útvonalak kiépítését. A munkálatok elhúzodtak, az FKT csak az 1920-as években fejezte be a zárt Duna-ág feltöltését, ezt követően pedig további 100 holdnyi területet töltöttek fel 1931-ben, a munkát a Fletschmann Antal és Nagybátonyi-Újlaki cég végezte 1 millió pengőért. A Lágymányosi-tó teljes feltöltése csak 1970-es években fejeződött be, addig afféle szabadstrandként használták a budapestiek.

Hatalmas alkotás

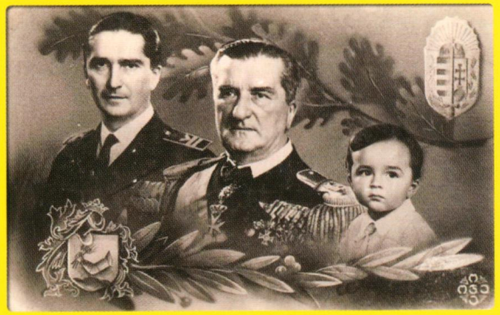
Az egész nemzet számára ünnepet jelentett a kormányzó országlásának megörökítésére épített budapesti Horthy Miklós híd felavatása. A híd építése nemzetközi viszonylatban jó hírnevet biztosít a magyar mérnökök és iparosok munkájának. A miniszterelnök avató beszédében hangsúlyozta, hogy jelképes is a hídépítés munkája, szimbóluma annak a történelmi szerepnek, amelyet a nemzet ezer év óta tölt be kelet és nyugat között. És igaza van abban is, hogy különös örömet érzünk akkor, amikor az ország értékeit súlyos helyzetünkben ilyen hatalmas alkotással sikerült gyarapítanunk. A miniszterelnök délelőtt a magyar ipar munkássága iránt fejezte ki elismerését, délután pedig nagykőrösi szoborleleplezésében a mezőgazda munkáját méltatta. B. Tóth Ferencnek emeltek itt szobrot, aki úttörője volt a homoki csemegeszőlő termelésnek.

(MTI, 1937. szeptember 12.)

Horthy

„Értesítjük állomásainkat, hogy a Székesfőváros Tanácsa a Villányi utat Szent Imre herceg útjának, a Horthy Miklós út, Fehérvári út, Verpeléti és Villányi út által határolt teret (9-es végállomás) Horthy Miklós körtérnek és az I. ker. Ménesi utat Nagyboldogasszony útnak nevezte el. Fentiekre az összes alkalmazottak kimutathatólag kioktatandók."

(A BSZKRT körrendelete, 1930. január 21.)



Szünnap

Vitéz nagybányai Horthy Miklós Kormányzó Úr Őfőméltóságának nevenapján, folyó évi december hó 6-án, pénteken szünnapot engedélyezek.

(Perczel György vezérigazgató utasítása, 1940. december 1.)

zás kérdésében úgy döntöttek, hogy az állami és a fővárosi költségvetés 1/3, illetve 2/3 arányban állja a cechet; a budapesti fizetési részt illetően kitalálták, hogy az ún. ingatlanvagyon-átruházási illetéket 1,25 %-kal megemelik. 1931. július 1-jei kezdettel ebből képezték a fővárosi Duna-híd alapot, mely a hídépítés költségeinek fedezetéül szolgált. A tervezésre jeligés pályázatot írtak ki – 17 terv érkezett, a bírálóbizottság hármat díjazott, illetve másik hármat megvásárolt.

Az első díjat Kossalka János és Wälder Gyula lánchíd-, a másodikat Mihailich Győző és Kotsis Iván ívhíd-, a harmadikat Kis Jenő és Sávoly Pál merevítő-tartós ívhíd terve nyerte el, ám végül egy negyedik változat épült meg. Az 514 méter hosszú, 25,6 méter széles műtárgy Álgyay-Hubert Pál tervei alapján készült el, a mélyépítési munkálatokat a Zsigmondy Béla Rt. és a Fábián, Somogyi és György Vállalat végezte el 1933–1935 között, acélszerkezetét a MÁVAG gyártotta le. A próbaterhelés során két mozdonyból és 4 darab, 20 tonnás vasúti kocsiból álló vonatot, illetve 32, egyenként 11 tonnás közúti locsolókocsit eresztettek rá. A Horthy Miklós hidat hivatalosan 1937. szeptember 12-én adták át a forgalomnak. Noha a híd építése idején még egyáltalán nem lábalt ki az ország a gazdasági válságból, az alkotóknak arra azért volt gondjuk, hogy a budai hídfő északi oldalán felállítsák – vélhetően a névadó, egyúttal az egykori osztrák–magyar hadiflotta utolsó főparancsnoka iránti tiszteletből – a fiumei világítórtorony másolatát.

A híd átadása jelentős forgalmi változásokat hozott. Egy új villamosjárat, a 66-os révén Dél-Buda közvetlenül bekapcsolódhatott a nagykörúti villamosforgalomba, mivel nemcsak a hídon, de a Verpeléti úton, a körtérig új pálya létesült. Érdekesség, hogy ekkor a pesti villamosok legtekintélyesebb járata, az ekkor még csak a Boráros tér és a Nyugati pályaudvar között közlekedő 6-ost az új villamos betétjáratává „fokozták le", a 66-os ugyanis a Horthy Miklós körtérről ment a Nyugatihoz, így bejárta a 6-os teljes vonalát is. Mindez csak 1941-ben módosult, júniustól a 6-os a Széll Kálmán tér–Boráros tér vonalat járta, a 66-os viszont továbbra is csak a Nyugati pályaudvarig közlekedett.

Ünnepélyes magyarázat

Raeder vezértengernagy, a német haditengerészet főparancsnoka ma délután, háromnegyed egy órakor megkoszorúzta a világháborúban hősi halált halt haditengerészek emlékére, a Horthy Miklós hídon emelt haditengerészeti emlékművet.

Az emlékmű előtt a volt haditengerészet egyik osztaga állott fel, míg a bejárat mellett jobbról és balról egy-egy folyamőrkatona teljesített szolgálatot. A híd forgalmát fél egy órakor lezárták.

(…) Raeder vezértengernagy teljes tengernagyi díszben volt, mellén keresztben az I. osztályú Magyar Érdemrend nagy szalagjával. A tengernagy ellépett a díszszázad arcéle előtt, majd a jelenlévő előkelőségek üdvözlése mellett hatalmas babérkoszorút helyezett el az emlékmű belsejében. Itt várta a vezértengernagyot Wulf Olaf ny. folyamőr vezérfőkapitány és Konek Emil ny. altengernagy, akik az ünnepélyes aktus után részletes magyarázatot adtak a vezértengernagynak az emlékmű felépítéséről és az emlékműben látható tárgyak jelentőségéről.

(MTI, 1938. május 11.)

A katonai szolgálata miatt akadályozott

A haditengerész emlékművön is zászlókat lengetett a szél. A hídfő melletti térségen helyezték el a Kormányzó Úr karosszékét, és itt voltak az ünnepélyre meghívott előkelőségek számára fenntartott ülőhelyek. A Kormányzó Úr karosszéke mellett alabárdos, díszruhás testőrök álltak díszőrséget.

(…) Pontosan 10 órakor jelezték a Főméltóságú Úr érkezését. A Főméltóságú Úr hitvesével és a kormányzó-helyettes úr Őfőméltósága hitvesével érkezett a Zsófia hajón. A katonai szolgálata miatt akadályozott kormányzó-helyettes úr nem tudott részt venni az ünnepségen.

(Helyszíni tudósítás az otrantói csata 25. évfordulójára rendezett ünnepségről, 1942. május 15.)

JOBBRA ÁT!

Darányi Kálmán miniszterelnök 1938. március 5-én Győrben 1 milliárd pengős hadseregfejlesztési programot jelentett be, benne egy gigantikusnak ígérkező összeg reményével, ami a közlekedés és az infrastruktúra fejlesztését célozta. Szendy Károly, Budapest polgármestere 1 évvel később 114 milliós beruházási programot tudott elfogadtatni a Városházán, melyből a legnagyobb összeget, 42,5 millió pengőt a tömegközlekedésre szántak.

Az 1938-ben megkezdett, és 1942-ig tartó, mi több addig a háború ellenére is szinte akadálytalanul zajló ún. beruházási munkaterv során Budapest tömegközlekedésében nagyobb minőségi ugrás történt, mint a korábbi 15 év során. 9 kilométer új pálya épült, 24 kilométert helyeztek át az út közepére, síneket, talpfákat cseréltek, új kitérőket, váltókat építettek. Csak a Keleti pályaudvar előtti hálózat átépítése 1783 méter pálya elbontását és több mint 2 kilométer új pálya beépítését tette szükségessé. A munkák során 79 megálló szűnt meg, 474-et áthelyeztek, és épült 12 új végállomás is, amelyek közül kettő különösen kiemelkedik: a Széll Kálmán téri (1941) és a körtéri – az akkor még HÉV-végállomások (1942) megépülésével Észak- és Dél-Buda tömegközlekedése még modernebb alapokra került. A Széll Kálmán téren 1938-ban kezdődött az építkezés, két nagy várótermet és árusítócsarnokot építettek, a személyzet számára kezelő- és pihenőhelyiséget. A munkálatok során 28 000 köbméter földet mozgattak meg, több mint 2 kilométer vágányt fektettek le, és 25 keresztezés és kitérő épült. A fejlesztéseknek, átalakításoknak, építkezéseknek azonban sokkal konkrétabb magyarázata is van a gazdasági fellendülésnél. 1941. július 6-án új közlekedési rend lépett

Új vágány, régi állomás

A Baross téren végrehajtott vágányátépítésekkel kapcsolatosan május 20-án (péntek) üzemkezdettől a Keleti p.u. homlokzatához közelebb eső vágányon a forgalmat beszüntetjük. E vágány helyett a tér közepén új vágányt helyezünk üzembe. A homlokzat előtt megmaradó jelenlegi második vágányon pénteken üzemkezdettől kezdve csak a Fiumei út és a Keleti BHÉV felé közlekedő vonatok közlekednek, tekintet nélkül arra, hogy mely irányból érkeznek. (A Thököly út felől a 23-as, 25-ös, a Baross tér felől pedig a 37-es, 53-as, 71-es, 75-ös, 76-os jelzésű járatok.) A Rákóczi út felé haladó vonatok bármelyik irányból is érkeznek (A Thököly út felől pedig a 44-es, 69-es, a Rákóczi út felől pedig a 19-es, 19/27-es jelzésű járatok), valamint azok a járatok, amelyeknek a Baross-szobor előtt van a végállomásuk. (jelenleg 67, 69/A) az új vágányon haladnak végig.

(A BSZKRT közleménye, 1938. május 18.)

Egyelőre csupán

F. évi november 9-én – hétfőn – üzemkezdettől a Horthy Miklós körtéri végállomást egyelőre csupán a BSZKRT vonatai részére üzembe helyezzük. Az új végállomáson fordulnak a Horthy Miklós út felől a 9-es, 17-es, 33-as jelzésű, a Fehérvári út felől a 35-ös jelzésű járatok.

(vitéz Újházy igazgatóhelyettes forgalmi utasítása, 1942. november 6.)

Lelkes érzelmünk kifejezéseképpen

Kassára való bevonulásunk a magyar nemzetnek sóvárogva várt örömünnepe. Minden magyar ember átérzi ennek a történelmi eseménynek a jelentőségét, és az ünnepélyes bevonulás pillanatában lélekben valamennyien ott vagyunk. Elrendelem, hogy a lelkes érzelmünk kifejezéseképpen, november 11-én, pénteken délelőtt 11 órakor két perces üzemszünetet tartsunk. Az ünnepélyes üzemszünet alatt a forgalomban levő közúti és helyiérdekű vasúti vonatok, valamint az autóbuszok megállnak, és az egyenruhás személyzet kezét sapkájához emelve katonásan tiszteleg.

(Perczel György vezérigazgató rendelete, 1938. november 9.)

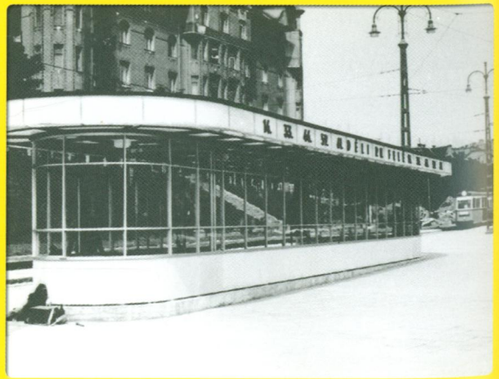
életbe Magyarországon: bevezették a jobb oldali közlekedést, igaz, Budapesten valamivel később, november 9-én történt meg az átállás. A „Jobbra tarts!" végrehajtási utasítása, amely a legfőbb pontokban módosította a KRESZ-t, június 25-én jelent meg, így két hét sem volt arra, hogy lakosság felkészüljön. Az illetékesek és az MTI felkérték az országos lapokat, hogy támogassák a „Jobbra hajts ABC-je" füzet megjelentetésével az átállási kampányt. A rendelet legfontosabb előírásai szerint „az úttesten, annak menetirány szerinti jobb oldalán kell haladni, szembe jövő járóműnek jobbra kell kitérni, járművet általában csak balra szabad előzni." Állitólag az áttérés során csak egy baleset történt: egy vonatkalauz a lezárt bal oldali ajtónak dőlve kiesett a járműből. A jobb oldali közlekedés bevezetése során ki kellett cserélni az összes KRESZ-táblát, átfesteni az útburkolati jeleket, a legnagyobb költség azonban a tömegközlekedésre, elsősorban a fővárosi tömegközlekedésre hárult a megállók, végállomások átépítésével. Igaz, a villamosokkal nem kellett bajlódni, mert azoknak mindkét oldalán volt ajtó, ám az autóbuszokra, no meg a 3 trolira új ajtókat is kellett vágni. Az átállás költségei 12 millió pengőt tettek ki, bevezetésének koreográfiája pedig a következőképp alakult: a forgalmat 1941. november 8-án, 23 órakor állították le, és hajnalig el is végezték azokat a műszaki tennivalókat, amelyek hátra voltak. Másnap sehol nem volt fennakadás, pedig még a járatokat sem ritkították a nevezetes alkalomból.

Más lapra tartozik, hogy nagyjából a jobbirányú közlekedéssel egy időben ért véget az a rövid időszak, ami a korszak legsikeresebb budapesti tömegközlekedési megoldásait jelentette, ellentétben mindazzal, ami ezután következett: a nélkülözéssel, a szegénységgel, a pusztítással.

14 millió

1938 óta Európában, a balra hajtó területeken fokozatosan vezetik be a jobb oldali hajtást. Magyarországon 1941. július 6., Budapesten és környékén pedig november 9. óta érvényes a „Jobbra hajts!". A forgalom átállítása igen sok munkát és még több költséget jelentett. A váltók átépítése, a járdaszigetek és megállóhelytáblák áthelyezése mellett az autóbusz ajtókat és lépcsőket is át kell szerelni jobb oldalra. A Széll Kálmán téri pályaudvar már jobb oldali közlekedésre épült, a Baross teret is újjárendezték. A Beszkártnak 14 millió pengőbe került a „Jobbra hajts!". A rendőrség is hatalmas munkát végzett. A jelzőlámpák, az egyirányú közlekedést jelentő táblák új helyre kerültek. A közönséget újabb és újabb plakátok, újságcikkek figyelmeztették a nagy horderejű eseményre. November 9-én éjszaka néhány óra alatt, lázas munkával végzik el az utolsó váltó-átszereléseket. Repülnek a percek, pattognak a vezényszavak, a fáradhatatlan, derék rendőrök elfoglalják helyüket. Autók dübörögnek, serény kezek végzik a végső simításokat, majd az éjszakában valahol hármat üt az óra, ettől a pillanattól kezdve Budapesten a közlekedés új parancsot követ: „Jobbra hajts!". November 10. hétfő, az első hétköznap. Az erős forgalom is simán, zökkenő nélkül bonyolódik le a jobb oldalon. Eleinte szokatlan a dolog. Néhol erélyes rendőrkéz küldi vissza a bal oldalhoz szokott járműveket. A villamosok, autóbuszok mit tehetnek egyebet, jobb útra térnek. Rend-őrangyal vigyáz a járdáról lelépő Hübele Balázsokra, és rendőr vigyáz az autósokra, hogy útjuk jó fordulatot vegyen. A jelentések szerint Budapest apró népe simán tért át a jobb oldali hajtásra.

(Filmhíradó, 1941. november)



Nehogy

A kocsivezetők ismétlő oktatása, valamint a tanoncok gyakorlati oktatása során a fékezés megfelelő gyakorlása céljából a kiképző vonatokkal sok esetben a szabad pályán is hirtelen meg kell állni, nehogy a következő vonat a váratlan megállás következtében beleszaladjon a kiképző vonatba, a kiképző vonatokat a vonat elején és végén piros alapra fehér betűkkel felfestett „TANONCKOCSI" feliratú homloktáblákkal kell ellátni.

(A BSZKRT hivatalos közlönye, 1941. január 20.)

ADÉL

Amint már említettük, a BSZKRT-nál komolyabb villamosbeszerzésre – a néhány teherkocsi, sínautó és üzemi kocsi után – csak az 1930-as években kerülhetett sor. 1928 és 1931 között a Ganz gyártósorairól – a nyugati trendeknek is tökéletesen megfelelő – középbejáratú ikerkocsik, motor- és pótkocsik gurultak le, melyekből nem kevesebb, mint 149 került a BSZKRT állományába. Ilyen mennyiségű új járműállományra a békeidők óta nem volt példa – a Ganz tökéletes ipari hátteret kínált egészen addig, mígnem a válság a gyárat padlóra nem küldte. 1932 nyarán konkrétan kongtak a Ganz csarnokai az ürességtől, a BSZKRT mérnökei azonban nem pihenhettek.

A cég a gyárakat sokáig sújtó válság miatt csak magára számíthatott, és mivel elavult járműparkjával kellett az egyre komolyabb utasigényeknek megfelelnie, kénytelen volt a saját lábára állni. 1933-ig összesen 118 régi kocsit alakítottak át ikerkocsikká. Főleg az egységesítés – és persze a régi egységek korszerűsítése – miatt új áramszedőket, lépcsőket, homokszórókat, világítóberendezéseket, ütközőket, ajtókat, egyéb alkatrészeket és berendezéseket terveztek és építettek be a járművekbe. A számok azt mutatják, a BSZKRT-nál nem tétlenkedtek: 1519 villamoson építették át a lépcsőket, 313 esetben szereltek fel szabványosított áramszedőt, 691 kocsiba szereltek be új homokszóró berendezést. A cél az olcsóbb fenntartás – és hacsak lehetett –, a gyorsabb sebesség elérése volt. Több komplett típus kapott új motorokat, és megalkották a BSZKRT 935-öst, ami egy megnövelt teljesítményű motor volt. Ezt aztán számtalan kocsiba építették be, még a II. világháború után is. Talán ennél is jövőbe mutatóbb volt, hogy már 1936-tól kísérleteztek az energia-visszanyeréses fékberendezésekkel.

A lenyűgöző műszaki teljesítmények után azt gondolhatnánk, a BSZKRT mérnökei mindent megalkottak, amit egy ilyen pénzben szűkölködő időszakban csak meg lehetett alkotni, vagy talán már annál is többet. Pedig a hab a tortán csak ezután jött. Még mindig szó sem lehetett arról, hogy valamelyik gyárral tárgyalni lehessen új járművek beszerzéséről, amikor a cégnél két ikerkocsiból egy csuklós villamost építettek, ami messze megelőzte a korát. Az akkori szemnek még furcsa jármű 1938-ban készült el, és bár később szétszedték, ezt tekintjük a csuklós villamosok ősének. A műszaki tartalom leglátványosabb eleme az volt, hogy gyártottak egy három felszálló ajtós középrészt, amivel átjárhatóvá vált a két kocsi. Emellett a villamos elejét is megváltoztatták, illetve formabontó fényezést is kapott. Az egyterű, már-már áramvonalas forma és a korszerű vezérlés (amit a háború után már túl bonyolultnak találtak) olyan megoldások voltak, amikre egyébként még évtizedeket kellett várni. Sajnos egyedisége és túlságosan modern berendezései miatt nem lehetett szó a sorozatgyártásról. Hogy miért ragadt rá az Adél becenév, azt ma már talán senki sem tudja.

Gizi és Zsuzsi

Talán a női munkaerő hiányát pótolták azzal, hogy kísérleti villamosoknak női neveket adtak. Erre ugyan nincs bizonyítékunk, azt viszont tudjuk, hogy Adél mellett létezett Gizi és Zsuzsi villamos is. Különböző távkapcsolású megoldásokat keresve a BSZKRT mérnökei az 1393-as és 1394-es pályaszámú kocsikból készítették el a Gizi nevű átjárós ikerkocsit kontaktoros távkapcsolással (1940-ben négymotoros közvetlen kapcsolást kapott).

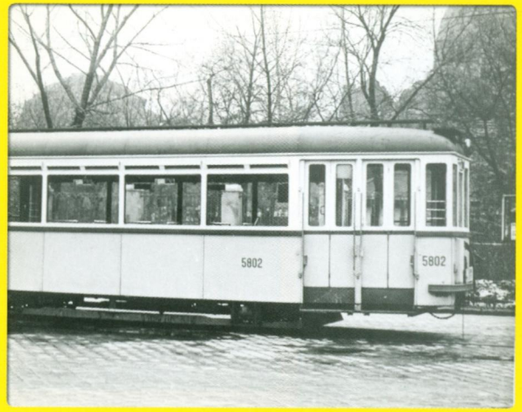
A Zsuzsit az 1402-es és 1403-as kocsik ikresítésével hozták létre, hasonló átjárást kialakítva a két kocsi között. Mindkét kísérleti járművet a II. világháború után átépítették, négymotoros közvetlen kapcsolást kaptak. A gyors és olcsó „korszerűsítés" igénye miatt egy sor hasonló ikerkocsi is született.

STUKA, A BOMBASIKER

Az 1930-as évek eleje óta nem jöttek új villamosok a BSZKRT-hoz. Utoljára a Ganz 1931-ben leszállított középbejáratú, távkapcsolású kocsijait vehették át, aztán sokáig nem volt miről tárgyalni a gazdasági válság miatt. Furcsa egybeesés, hogy a győri program villamosbeszerzésekben megtestesülő eredményei éppen Győrben készültek.

Mindössze 10 korszerű, acélvázas pótkocsiról volt szó, melyek 1939-ben a győri Magyar Vagon és Gépgyárból érkeztek Budapestre. A következő adag 1941-ben jött, akkor mindjárt háromszor ennyi, majd 1942–1943-ban szintén újabb 30 darab. Sokat elmond róluk, hogy még a háború után is gyártották ezeket, és egészen az 1980-as évek elejéig jártak.

A győri pótkocsik sokat javítottak a szolgáltatás színvonalán, de a java csak ezután következett. 1923 óta napirenden volt a kísérletezés a réges-régi villamosok korszerűsítésével, ám amikor 1939 elején, egy eredetileg 1897-ben gyártott F típusú BKVT kocsi teljes átalakítása fejeződött be úgy, hogy annak jóformán csak az alváza maradt meg, egy kimondottan modern formavilágú, kettős feljárós, zártperonos villamos született, ami annyira jól sikerült, hogy már-már új típusnak volt tekinthető. A következő évben további két régi járművet



Tovább fog javulni

Amint látható, a munkaterv a közlekedés fejlesztése érdekében jelentős áldozatokat hárít a fővárosra. De csak így válik lehetővé, hogy a Beszkárt anélkül, hogy ebből a célból a viteldíjakat emelné, a munkaterv 40 millió pengős költségeit viselhesse. Figyelemre méltó, hogy a vállalat a munkaterv végrehajtásához szükséges tőkét nem külső kölcsön igénybevételével szerzi meg, hanem azt saját alapjaiból meríti, amelyeket az üzemvitel gazdaságosságát célzó intézkedések és, a forgalom növekedése következtében örvendetesen emelkedő bevételeiből a legutóbbi években megfelelően javadalmazni tudott. Remélhetően a gazdasági helyzet tovább fog javulni, s a bevételek emelkedésének állandósulása lehetővé teszi, hogy a vállalat az igénybe vett összegeket az alapjaiba tervszerűen visszahelyezhesse. Bízom benne, hogy a fővárosnak és a Beszkártnak ez az együttes erőfeszítése meghozza a maga gyümölcseit és a munkaterv végrehajtása jobb és kényelmesebb közlekedést biztosít majd a főváros és a környék közönségének.

(Szendy Károly polgármester nyilatkozata, 1939. február 11.)

Nem tud

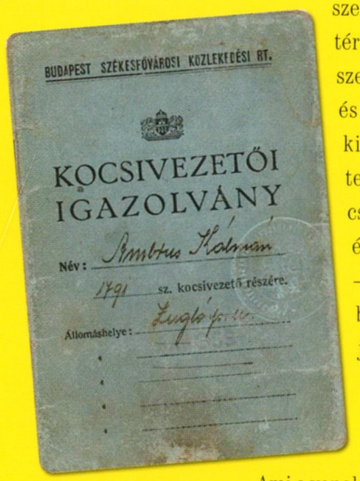
Lázár Ferenc dr. a sajtóból úgy értesült, hogy hatalmas közmunkák indulnak meg, felemelik a ceglédi vasútvonalat, eltüntetik a halálsorompókat, felépül az új, óbudai híd, és ezzel kapcsolatosan megkérdezte: a költségeket is a fővárosnak kell viselnie? Nagyszabású közlekedési reformokról is olvasott, a polgármester nyilatkozatából kiderül, hogy a Beszkárt programja elkészült. Mindezt a sajtóból tudta meg, holott ott vannak a különböző bizottságok, albizottságok, így többi között takarékossági bizottság, de ezek a tervezetek még nem kerültek a bizottságok elé. Sürgette, hogy mindezeket a problémákat az illetékes szakbizottságokkal tárgyalják le, tisztázzák a pénzügyi fedezet kérdését, de már előre leszögezi, hogy a terheket nem szabad a főváros polgárságára hárítani, mert a lakosság nem tud újabb terheket elviselni.

(Jegyzőkönyv a főváros közigazgatási bizottságának üléséről, 1939. február 13.)

alakítottak át, amelyek már nem fa, hanem acél szekrény vázat kaptak. Végül az 1500-as sorozatú, F1A típusjelű kocsikból 1942 végéig 25 darab készült el, mi több a főváros ostromáig még 15-öt szereltek össze a budai és a Miskolci úti főműhelyben, majd ugyanennyit Győrben is.

Azonban nemcsak efféle barkács megoldásokkal kellett beérniük az utasoknak a harmincas évek fordulóján, a konjunktúrának köszönhetően vadonatúj villamosok is megjelentek a főváros utcáin, szokás szerint a Ganz jóvoltából.

A BSZKRT-nál már a harmincas évek végén, egy Duna-parti gyorsvillamos terveit készítették elő. Az ambiciózus terv szerint a villamos a Boráros tértől, a Duna-parton egészen Újpestig ment volna, és a belvárosi kis utcák kikerülésével teremtettek volna korszerű kapcsolatot a pesti oldal déli és északi vége között – a terv szerint 75 nagy befogadóképességű, új járművel. Ahhoz azonban, hogy ez megvalósulhasson, 3 győri program is kevés lett volna.


BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RT.

KOCSIVEZETŐI IGAZOLVÁNY

Név: Pintus Sándor

1791 sz. kocsivezető részére.

Állomáshelye: Zugló gy.

Ami a vonalat illeti, annyi vált valóra – legalábbis akkor –, hogy 1943-ban a Rudolf tér és az Eskü tér közötti rövid szakaszon elindulhatott az új 2-es villamos. A járművek tekintetében kicsit jobban állt a dolog. A legjobb ajánlatot szokás szerint a Ganz tette, a 15 kocsit 1939. július 14-én rendelték meg, amelyek közül az első, 3600-as

A káromkodás bűncselekménye

A káromkodás beszennyezi beszédünket és eldurvítja az egymás közötti érintkezést. Ennek a rossz szokásnak a leküzdésére országos mozgalom indult meg. E mozgalomnak különös jelentőséget ad az a keresztes háború, amelyet Hazánk Európa nemzeteivel együtt, az istentagadó bolsevizmus ellen folytat.

A káromkodás elleni mozgalomból minden honpolgárnak ki kell vennie részét. Országunk gyarapodása és a Mindenható gondviselése, mely mindeddig megkímélte Hazánkat a háború pusztításaitól, kell, hogy hálával töltse el lelkünket. Ezért is kettőzött buzgalommal küzdjünk a káromkodás ellen.

Elvárom, hogy alkalmazottaink ezt az igaz emberhez méltatlan, alacsonyrendű szokást ne csak a maguk körében igyekezzenek gyökerestől kiirtani, hanem szolgálatuk közben is segítsék elő a nemes célú mozgalom törekvéseit.

Törvényeink az istenkáromlást és a káromkodást bűncselekménynek, illetve kihágásnak minősítik, és szigorúan büntetik.

Az istenkáromlást sem otthonukban, sem pedig munkahelyükön ne tűrjék el és ha szolgálatuk teljesítése közben akár társaik, akár a közönség körében káromlást hallanak, a magáról megfeledkezett káromkodót kellő türelemmel figyelmeztessék.

A szolgálati helyeken kifüggesztett figyelmeztető fali képek emlékeztessék valamennyi alkalmazottunkat a káromkodás elleni küzdelemben rájuk háruló kötelességre.

(Perczel György vezérigazgató rendelete, 1942. március 17.)

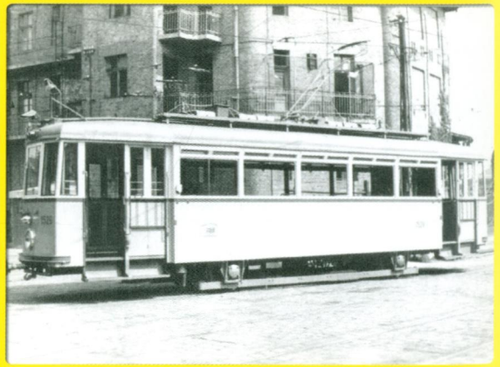
pályaszámú villamos próbaüzemére 1940. szeptember elején került sor, novemberben pedig immár két „példányban" forgalomba is állt az Állatkerttől a Rákóczi úton, az Erzsébet hídon és a Széll Kálmán téren keresztül Szépilonára közlekedő 44-es járat vonalán. A kocsi több újdonsággal is meglepte a budapestieket: a közvetlen kapcsolású, forgóvázas járműnek a korabeli villamoskocsikhoz képest alacsonyabb volt a padlószintje, viszont lényegesen magasabb volt a végsebessége, no és kiválóan gyorsult. Ráadásul a hidegben is biztonságos villamosfékkel látták el. A kocsiknak két vezetőállása volt, és általában szólóban közlekedtek, de szükség esetén lehetőség volt a korszerű pótkocsik csatlakoztatására is. Volt benne utastéri fűtés, és itt jelentek meg először a távműködtetésű ajtók, ami hatalmas szenzáció volt ahhoz képest, hogy korábban nem is volt ajtó, csak egy rács, vagy ha volt, azt az utas vagy a kalauz kezelte, s az ezzel kapcsolatos balesetek listavezetőnek számítottak a BSZKRT képzeletbeli fekete könyvében. A villamos a TM típusjelet kapta, ám mivel a forgóvázakba két nagyteljesítményű, egyenként 42 lóerős motort építettek be, ami olyan hangot adott, mint egy vadászrepülő, a pestiek a német zuhanóbombázók után Stukának nevezték el. 1941 végén már 30 Stuka közlekedett, 1942-ben 25, de még 1943-ban is 18 új kocsi érkezett, bár ezeket a Ganz hatalmas csúszással tudta leszállítani, mivel a háború miatt egyes berendezéseket alig lehetett beszerezni. Ennek ellenére a BSZKRT 1943-ban újabb 25 darabos megrendelést adott le, és ugyan a gyártást abban az évben elkezdték, befejezni már csak jóval a háború után sikerült. Ekkor már nem a Stukák jöttek Budapestre, hanem az angolszász bombázók. Éppen ezért a Ganz még 1943-ban két olyan dízel-elektromos mozdonyt is készített a BSZKRT-nak, amivel a légitámadások miatti áramkimaradások idején is tudtak áramot fejleszteni.

A sok új villamos azt is lehetővé tette, hogy a BSZKRT egy sor régi kocsit kivonjon a forgalomból. A működőképes járművek közül több vidéki városokba került, így Szabadkára, Nagyváradra, Nyíregyházára, Debrecenbe, Miskolcra és Szegedre.

8 nap fogház

Klammert Emil beismerte bűnösségét. Elmondta, hogy az utóbbi időben semmi keresete nem volt, felesége is betegen feküdt. Nap nap után munka után nézett, de gyalog már nem bírta tovább, és ezért vett fel egy villamosjegyet a földről. A jeggyel egy 8-as villamosra szállt fel. Ide követte őt két polgári ruhás Beszkárt-ellenőr, akik előzőleg már megfigyelték, és amikor a kalauz felhívására a jegyet ő felmutatta, az ellenőrök közbeléptek. A törvényszék kihallgatta Koncz József és Kovács Mihály Beszkárt ellenőröket, akik elmondták, hogyan érték tetten a vádlottat. Schüszler Rezső királyi ügyész vádbeszéde és a védőbeszéd után a törvényszék a vádtól eltérőleg csalás bűntettének kísérletében mondta ki bűnösnek Klammert Emilt, és ezért nyolcnapi fogházra ítélte el, mivel a vádlott csak megkezdte a bűncselekményt, de a csalást nem fejezte be.

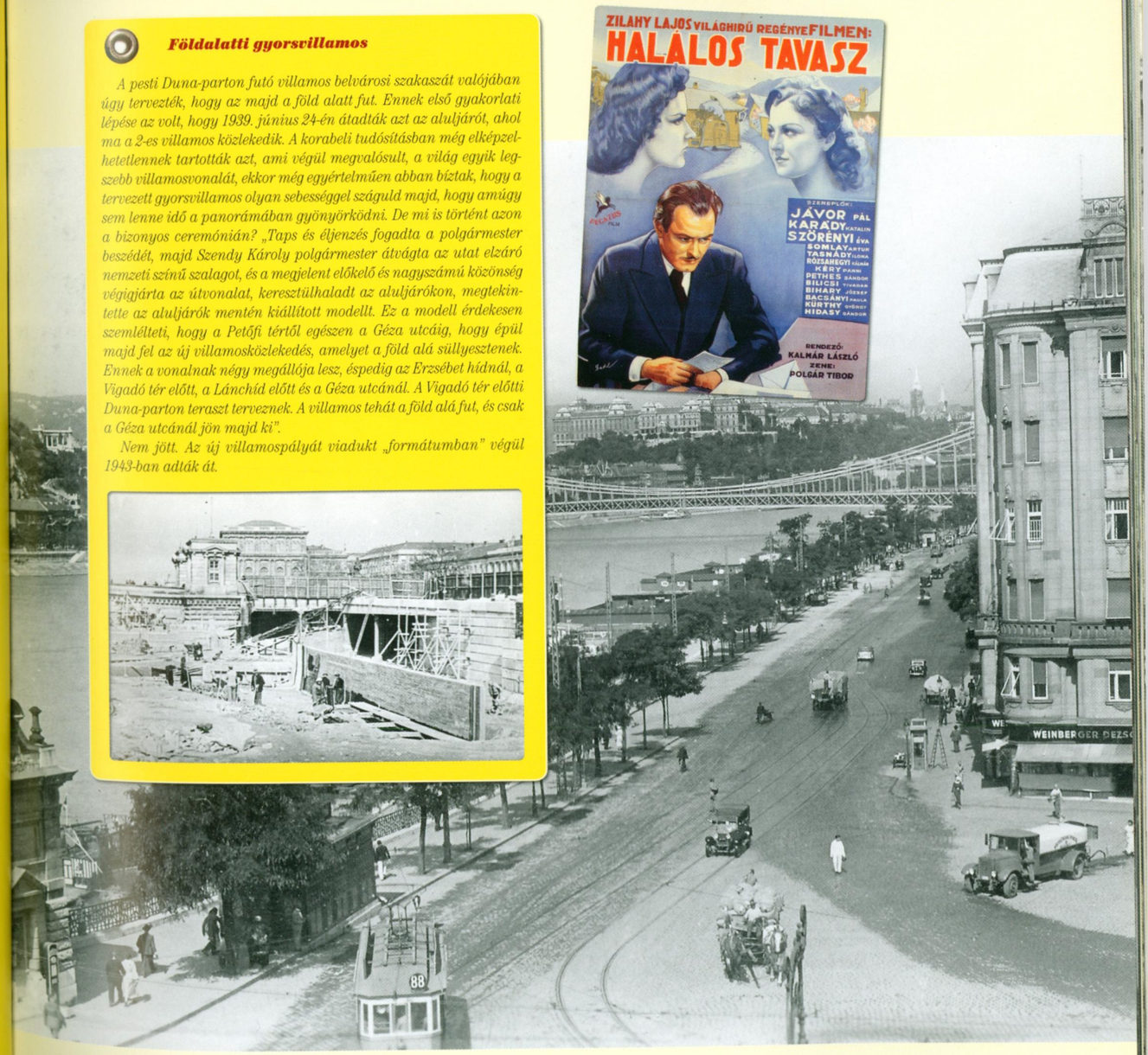
(Törvényszéki tudósítás, 1939. július 14.)



Földalatti gyorsvillamos

A pesti Duna-parton futó villamos belvárosi szakaszát valójában úgy tervezték, hogy az majd a föld alatt fut. Ennek első gyakorlati lépése az volt, hogy 1939. június 24-én átadták azt az aluljárót, ahol ma a 2-es villamos közlekedik. A korabeli tudósításban még elképzelhetetlennek tartották azt, ami végül megvalósult, a világ egyik legszebb villamosvonalát, ekkor még egyértelműen abban bíztak, hogy a tervezett gyorsvillamos olyan sebességgel száguld majd, hogy amúgy sem lenne idő a panorámában gyönyörködni. De mi is történt azon a bizonyos ceremónián? „Taps és éljenzés fogadta a polgármester beszédét, majd Szendy Károly polgármester átvágta az utat elzáró nemzeti színű szalagot, és a megjelent előkelő és nagyszámú közönség végigjárta az útvonalat, keresztülhaladt az aluljárókon, megtekintette az aluljárók mentén kiállított modellt. Ez a modell érdekesen szemlélteti, hogy a Petőfi tértől egészen a Géza utcáig, hogy épül majd fel az új villamosközlekedés, amelyet a föld alá süllyesztenek. Ennek a vonalnak négy megállója lesz, éspedig az Erzsébet hídnál, a Vigadó tér előtt, a Lánchíd előtt és a Géza utcánál. A Vigadó tér előtti Duna-parton teraszt terveznek. A villamos tehát a föld alá fut, és csak a Géza utcánál jön majd ki".

Nem jött. Az új villamospályát viadukt „formátumban" végül 1943-ban adták át.



Egy hősi halott

F. évi augusztus hó 27.-én, – csütörtökön – Magyarország kormányzó-helyettese, a keleti harctéren hősi halált halt vitéz nagybányai Horthy István úr Őfőméltósága temetése idején, a mélységes gyász és a nemzet nagy halottjáról való megemlékezés jeléül vállalatainkminden munkahelyén, így a villamos, az autóbusz és a helyiérdekű forgalomban is 10 órakor egy perces üzemszünetet rendelek el.

Forgalmi alkalmazottainkat megfelelően ki kell oktatni, hogy minden járművet pontosan 10 órakor egy percre állítsanak meg, de tartsák szem előtt mindazokat a biztonsági intézkedéseket, amelyeket az érvényben lévő forgalmi utasítások és egyéb rendeletek előírnak.

(BSZKRT körrendelet, 1942. augusztus 28.)

HARCSA ÉS TRAMBUSZ

A harmincas évek végén úgy tűnt, a budapesti buszközlekedés is nagy jövő előtt áll. Az 1938-as győri programnak, vagyis a fegyverkezés ösztönözte gazdasági konjunktúrának köszönhetően még 1938-ban 39 új N26/38 típusú buszt kapott a főváros. Ezek orruk miatt a Harcsa becenevet kapták az utazóközönségtől, amely a koporsó buszok érkezése után úgy látszik, belejött a névadásba, és egyáltalán nem volt hajlandó unalmas típusneveken nevezni az új közlekedési eszközöket. Harcsákból a következő évben még 40 érkezett, majd 13 győri Rába busz is tovább gyarapította a BSZKRT állományát. Az év végére a már közel 200 kilométeres hálózaton 31 viszonylat és 5 éjszakai járat közlekedett.

De ez még csak a kezdet volt: 1939-ben 167 új jármű beszerzését irányozták elő, és forgalomba állt az első modern karosszériájú, immár nem csőrős orrú busz, amit trambusznak is hívtak – a vezetőfülke közepére beépített motorral készült, a Rába DST modellje révén. Végül 1938 és 1944 között 184 új autóbuszt vásárolt a BSZKRT. Ráadásul 1938-ban megkezdték a budai oldalon is egy modern garázs felépítésének előkészületeit. A választás a Hamzsabégi útra esett, bár korábban a Pálffy villamostelephely, mi több a Batthyány téri vásárcsarnok átalakítását is fontolgatták. Addig is a hirtelen megugrott járműállomány egy részét a Szent Domonkos utcai garázs mellett, a Damjanich utcai villamostelephelyen helyezték el, úgy 50-60 kocsit.

Ám az utasok nem sokáig élvezhették a lendületet. 1940-ben már gumiabroncs- és üzemanyaghiány bénította a közlekedést, vonalak szűntek meg, és ugyan megjelent a MÁVAG T 4 típusú járműve is, ami minden tekintetben a jövőt volt hívatott képviselni, a busznak csak a prototípusa készült el, sorozatgyártásáról szó sem lehetett.

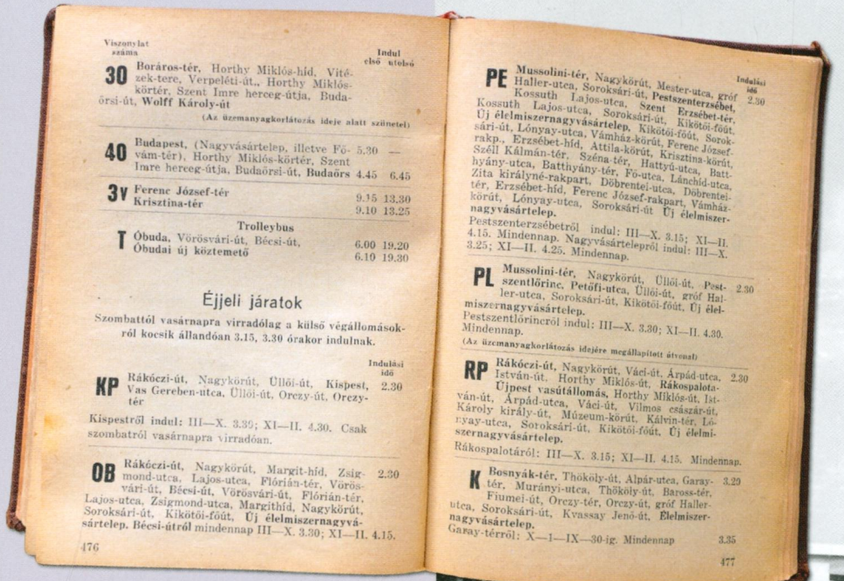
Nemsokára a budai garázsépítést is leállították, vagyis hiába sikerült a BSZKRT égisze alatt egy sor közlekedési fejlesztést megvalósítani, és hiába vásároltak közel 200 új buszt (1937-ben összesen nem volt ennyi), e sikerek a háború miatt érvénytelenné váltak, akár egy használt átszállójegy.

Kelenföldi garázs

A Szent Domonkos utcaival szemben, amiből bevásárközpont lett, a Hamzsabégi úti garázs ma is a buszok telephelye. Építése már 1939-ben elkezdődött, de csak 10 évvel később adták át. A tervezést Padányi Gulyás Jenő ún. népi építész kapta. Mivel a garázsépítés távol állt tőle, végül a nála dolgozó fiatal mérnökök készítették el a terveket. A Menyhárd István által megálmodott vasbeton héjszerkezet nem csak braváros eljárás, de méretét tekintve világrekordernek számított. A garázs hangárszerű alakja miatt azt beszélték, hogy nem is a BSZKRT, hanem a német légierő számára tervezték.

Itt a trambusz

A harmincas évek kizárólag az orrmotoros (csőrös) buszoké voltak, noha akkoriban már megjelentek a lapos orrú modellek, avagy a trambuszok, amelyeknél a motor tulajdonképpen a vezetőfülke alatt helyezkedik el. E típus meghonosításában Győr járt az élen, a Rába készítette el ugyanis az első hazai trambuszt, melyből a BSZKRT-nak is jutott: a 100 lóerős, 50 férőhelyes Rába DST autóbuszból 16 állt forgalomba Budapesten 1939-ben, majd egy évre rá további 35 kocsi érkezett, amelyek viszont Rába-MAN TS típusjelet kaptak.



Viszonylat száma		Indul első	Indul utolsó
30	**Boráros-tér**, Horthy Miklós-híd, Vitézek-tere, Verpeléti-út., Horthy Miklós-körtér, Szent Imre herceg-útja, Budaörsi-út, **Wolff Károly-út** (Az üzemanyagkorlátozás ideje alatt szünetel)		
40	**Budapest**, (Nagyvásártelep, illetve Fővám-tér), Horthy Miklós-körtér, Szent Imre herceg-útja, Budaörsi-út, **Budaörs**	4.45	6.45
3V	**Ferenc József-tér Krisztina-tér**	9.15 9.10	13.30 13.25
	Trolleybus		
T	**Óbuda**, Vörösvári-út, Bécsi-út, **Óbudai új köztemető**	6.00 6.10	19.20 19.30

Éjjeli járatok

Szombattól vasárnapra virradólag a külső végállomásokról kocsik állandóan 3.15, 3.30 órakor indulnak.

		Indulási idő
KP	**Rákóczi-út**, Nagykörút, Üllői-út, **Kispest**, Vas Gereben-utca, Üllői-út, Orczy-út, **Orczy-tér**	2.30

Kispestről indul: III—X. 3.30; XI—II. 4.30. Csak szombatról vasárnapra virradóan.

OB	**Rákóczi-út**, Nagykörút, Margit-híd, Zsigmond-utca, Lajos-utca, Flórián-tér, Vörösvári-út, Bécsi-út, Vörösvári-út, Flórián-tér, Lajos-utca, Zsigmond-utca, Margithíd, Nagykörút, Soroksári-út, Kikötői-főút, **Új élelmiszernagyvásártelep**. Bécsi-útról mindennap III—X. 3.30; XI—II. 4.15.	2.30

		Indulási idő
PE	**Mussolini-tér**, Nagykörút, Mester-utca, gróf Haller-utca, Soroksári-út, **Pestszenterzsébet**, Kossuth Lajos-utca, **Szent Erzsébet-tér**, Kossuth Lajos-utca, Soroksári-út, Kikötői-főút, Új **élelmiszernagyvásártelep**, Kikötői-főút, Soroksári-út, Lónyay-utca, Vámház-körút, Ferenc József-rakp., Erzsébet-híd, Attila-körút, Szél Kálmán-tér, Széna-tér, Krisztina-körút, Hattyú-utca, Batthyány-tér, Fő-utca, Lánchíd-utca, Zita királyné-rakpart, Döbrentei-utca, Döbrentei-tér, Erzsébet-híd, Ferenc József-rakpart, Vámház-körút, Lónyay-utca, Soroksári-út **Új élelmiszernagyvásártelep**. Pestszenterzsébetről indul: III—X. 3.15; XI—II. 4.15. Mindennap. Nagyvásártelepről indul: III—X. 3.25; XI—II. 4.25. Mindennap.	2.30
PL	**Mussolini-tér**, Nagykörút, Üllői-út, **Pestszentlőrinc**, Petőfi-utca, Üllői-út, gróf Haller-utca, Soroksári-út, Kikötői-főút, Új **élelmiszernagyvásártelep**. Pestszentlőrincről indul: III—X. 3.30; XI—II. 4.30. Mindennap. (Az üzemanyagkorlátozás idejére megállapított útvonal)	2.30
RP	**Rákóczi-út**, Nagykörút, Váci-út, Árpád-utca, István-út, Horthy Miklós-út, **Rákospalota-Újpest vasútállomás**, Horthy Miklós-út, István-út, Árpád-utca, Váci-út, Vilmos császár-út, Károly király-út, Múzeum-körút, Kálvin-tér, Lónyay-utca, Soroksári-út, Kikötői-főút, Új **élelmiszernagyvásártelep**. Rákospalotáról: III—X. 3.15; XI—II. 4.15. Mindennap.	2.30
K	**Bosnyák-tér**, Thököly-út, Alpár-utca, Garay-tér, Murányi-utca, Thököly-út, Baross-tér, Fiumei-út, Orczy-tér, Orczy-út, gróf Haller-utca, Soroksári-út, Kvassay Jenő-út, **Élelmiszernagyvásártelep**. Garay-térről: X—1—IX—30-ig. Mindennap	3.29 3.35

Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság

NE SZEMETELJÜNK!

Kérjük a t. utazóközönséget, hogy

JEGYÉT HASZNÁLAT UTÁN TÉPJE SZÉT ÉS DOBJA

a megállóknál elhelyezett

HULLADÉKGYŰJTŐ KOSARAKBA

Budapest, 1942. szeptember 1.

AZ IGAZGATÓSÁG

KEZDŐDIK A VÉGE

Ha valaki 1942-ben nem olvasta a híreket és nem mozdult ki Budapestről, azt is hihette, hogy a háború ellenére (vagy talán épp amiatt) töretlen az 1938 óta tartó fejlődés. De 1 évvel később már senki se gondolt ekkora ostobaságot. Jól mutatta a szegényedést, hogy a forgalomszámlálási adatok szerint 1943 májusában 85 ezerrel kevesebb jármű közlekedett a főváros utcáin, mint 1939-ben ugyanebben az időszakban, ráadásul ezeknek majdnem a negyede kerékpár volt. Szintén beszédes adat, hogy a villamosokon utazók száma rekordmennyiséget ért el, ami elsősorban a foglalkoztatottság emelkedésével függött össze. A gumiabroncs hiány miatt 1942-ben 29, 1943-ban pedig további 12 autóbuszt alakítottak át vaskerekessé, hogy legalább sínbuszként használni tudják ezeket.

Ennek ellenére a főváros továbbra is érvényesnek tekintette Szendy Károly polgármester 1942. május 30-án benyújtott javaslatát, amelyben olyan álomvilág jelent meg, ahol végrehajtható a „székesfőváros körforgalmú közlekedésének fejlesztése", illetve a „tömegközlekedés minél tökéletesebb lebonyolítására gyorsvasúti hálózat létesítése". Ez utóbbi mindjárt egy új földalatti vasút megépítését is szorgalmazta, mi több az Astoriánál próbafúrást is végeztek, merthogy a gyorsvasúti hálózat nemcsak a felszíni, de földalatti villamosokkal (így nevezték a metrót akkoriban) is számolt. Ám 1943 közepén a szép tervekkel szemben a rideg valóságot az alkatrész- és az üzemanyaghiány testesítette meg – a járatok ritkultak, olykor napközbeni üzemszünetet is elrendeltek, ám mivel buszok szinte egyáltalán nem közlekedtek, a villamos még így is a „legmegbízhatóbb" közlekedési eszköznek számított.

És nem csak az utasok körében! Ha azt vesszük, hogy már 1941. április 6-án volt légiriadó Budapesten, 1942-ben pedig bombázás is, igen meglepő, hogy a BSZKRT-nál

KALAUZNÓK FELVÉTELE.

A BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

A KATONAI SZOLGÁLATRA BEVONULT KALAUZOK PÓTLÁSÁRA

KALAUZNŐKET ALKALMAZ.

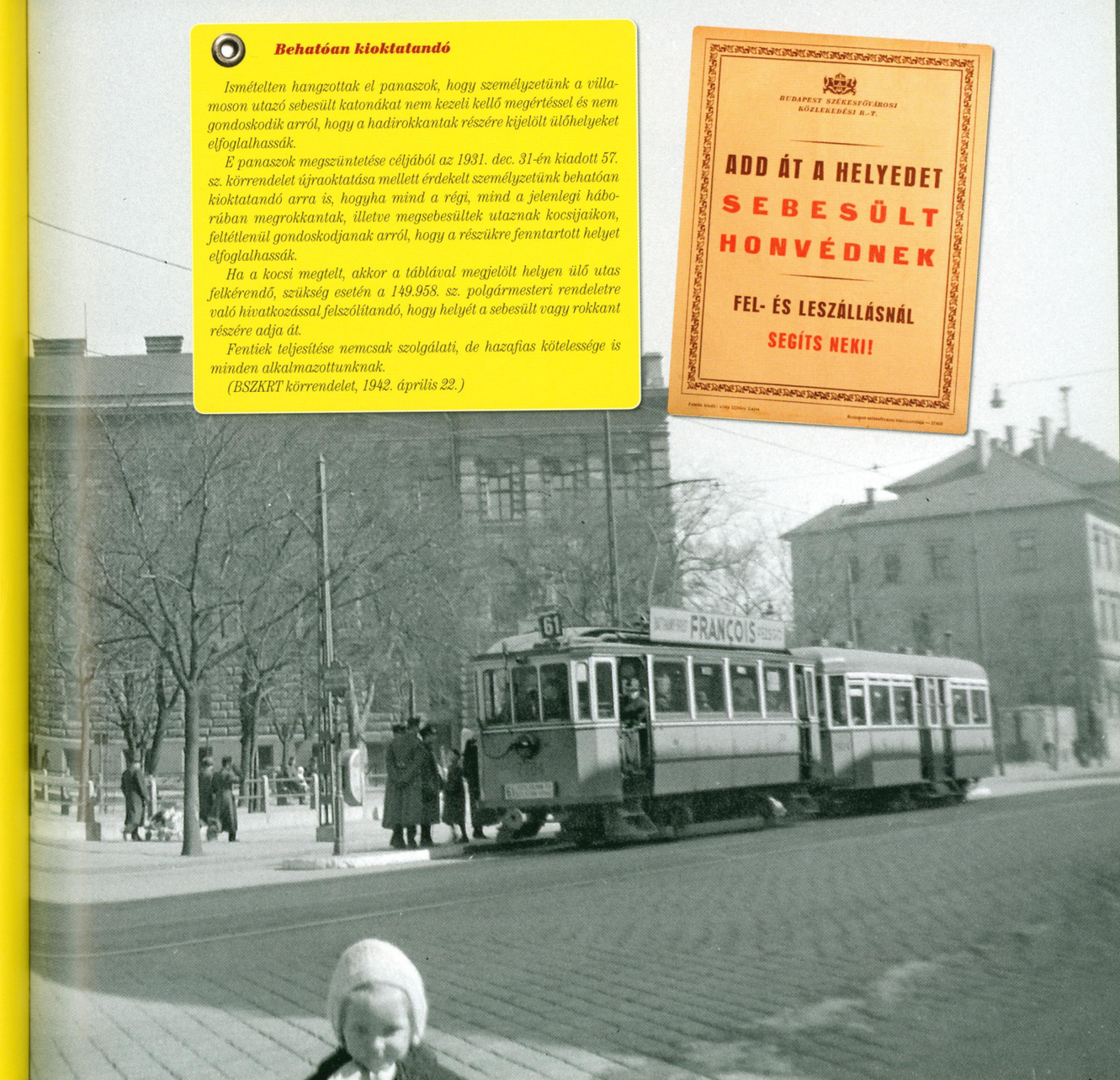
A PÁLYÁZÓK 18-30 ÉVES ÉLETKORIG BÁRMELYIK FORGALMITELEPEN JELENTKEZHETNEK.

A KALAUZNŐK HAVI KERESETE MINTEGY 170 P. EGYENRUHÁT TERMÉSZETBEN KAPNAK.

Frontszolgálatosok

Azok az alkalmazottak, akik a harctéren huzamosabb időn át becsülettel kivették részüket a Magyar Honvédség dicsőséges küzdelmeiből, és honfiúi kötelességüknek lelkes önfeláldozással való teljesítése után hazatértek, és a katonai szolgálatból leszerelve a 19.665/1940. sz. rendeletben megszabott határidőn belül a vállalatnál jelentkeztek, szolgálatuk megkezdése előtt egy heti rendkívüli fizetéses szabadságot kaphatnak. Ez a rendkívüli szabadság nem számít be évi rendes szabadságidejükbe.

(Perczel György vezérigazgató körlevele, 1941. november 14.)



Behatóan kioktatandó

Ismételten hangzottak el panaszok, hogy személyzetünk a villamoson utazó sebesült katonákat nem kezeli kellő megértéssel és nem gondoskodik arról, hogy a hadirokkantak részére kijelölt ülőhelyeket elfoglalhassák.

E panaszok megszüntetése céljából az 1931. dec. 31-én kiadott 57. sz. körrendelet újraoktatása mellett érdekelt személyzetünk behatóan kioktatandó arra is, hogyha mind a régi, mind a jelenlegi háborúban megrokkantak, illetve megsebesültek utaznak kocsijaikon, feltétlenül gondoskodjanak arról, hogy a részükre fenntartott helyet elfoglalhassák.

Ha a kocsi megtelt, akkor a táblával megjelölt helyen ülő utas felkérendő, szükség esetén a 149.958. sz. polgármesteri rendeletre való hivatkozással felszólítandó, hogy helyét a sebesült vagy rokkant részére adja át.

Fentiek teljesítése nemcsak szolgálati, de hazafias kötelessége is minden alkalmazottunknak.

(BSZKRT körrendelet, 1942. április 22.)

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI R.-T.

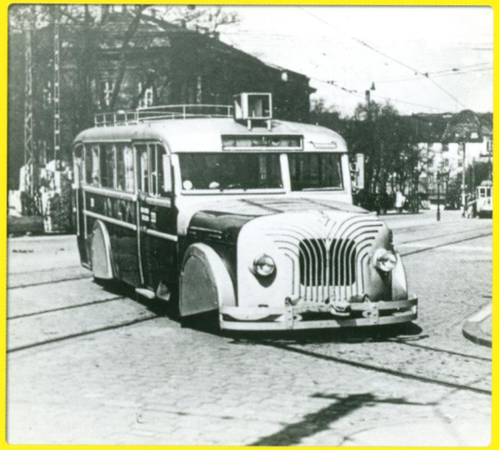
ADD ÁT A HELYEDET SEBESÜLT HONVÉDNEK

FEL- ÉS LESZÁLLÁSNÁL SEGÍTS NEKI!

Hűtője sárga

Május 4-én (hétfő) sínpályán való közlekedésre átalakított autóbuszokat, úgynevezett sínautóbuszokat állítunk forgalomba a 10-es villamosjárat vonalán. Ezek a sínautóbuszok a futószerkezettől eltekintve annyiban különböznek a többi autóbusztól, hogy hűtőjük sárgára van festve és hátsó peronfaluk Sínautóbusz felirattal van ellátva. A sínautóbuszok legnagyobb engedélyezett sebessége: 40 km/h. A sínautóbuszok csak az alábbi útvonalon közlekedhetnek: a 10-es jelzésű villamos vonalán, a Vilma királynő úton (30 km/h), a Lövölde téren, Király utcában, Nagymező utcában, Kálmán utcában, Gróf Klebelsberg utcában, Báthory utcában 20 km/h, illetve a Damjanich kocsiszínbe való beállás vonalán, a Damjanich utcában 30 km/h legnagyobb sebességgel. Sínautóbuszok közlekedhetnek sínautóbusz-vezetők kiképzése céljából még: az Aréna úton, Thököly úton, Baross téren, Fiumei úton, Kőbányai úton, Belső-Jászberényi úton, Salgótarjáni úton, Tomcsányi úton. A sínautóbuszok egyelőre csak a reggeli és délutáni csúcsforgalmi időben fognak közlekedni. Napközben nem állnak be a Damjanich utcai kocsiszínbe, hanem a városligeti végállomáson, a templom előtti félreállító vágányon kell azokat félreállítani. Esti beálláskor a sínautóbuszokat villamoskocsival fogjuk a városligeti végállomástól a Damjanich utcai kocsiszínbe bevontatni.

(A BSZKRT közleménye, 1942. május 4.)



1944 elejéig nem volt igazán napirenden a téma. Január 25-én jelent meg az az intézkedési terv, ami a légiriadók feloldását követő tennivalókat rögzítette. Mivel személyautó csak korlátozott számban állt a BSZKRT embereinek rendelkezésére, a járművek személyzetének volt a feladata, hogy „stafétaszerűen" (vagyis gyalogosan) bejárják a villamosvonalakat, és minden változást (járműkár, fel nem robbant bomba, felsővezeték szakadás, stb.) észrevételezzenek, és jelentsék a legközelebbi menetirányítónak, aki ezeket a BSZKRT ún. légoltalmi ügyeletére továbbította.

Március 13-án újabb intézkedés történt. Az ún. zavaró-repülések (ilyenkor csak az ország légterébe érkeztek ellenséges gépek) esetén a következő feladatokat szabták: meg kellett szüntetni a közvilágítást, így a villamosok esetében is (viszont az utasok a járművön maradhattak). Annyira komolyan vették az elsötétítést, hogy a kalauzok zseblámpát sem használhattak, arról viszont nincsenek információink, hogy tiltották-e a dohányzást, a fellobbanó gyufa vagy a felparázsló cigaretta fénye miatt.

A viccet félretéve, március 18-án még szabályozták a légriadókkal kapcsolatos túlórákat, és kötelezővé tették a személyzet számára a határás pihenőidőt, még úgy is, hogy ez járatok kimaradásával járt.

1 9 4 2 420928 ÜZEMIDŐ

A légvédelmi elsötétítéssel kapcsolatosan korábbi időpontra helyezett általános záróra a villamosjáratok korábbi üzemzárlatát tette indokolttá. Ennek megfelelően f. hó 28-tól /hétfő/ a villamosvasúti járatok utolsó kocsijainak indulási ideje megváltozik. Általában az egyes útvonalakon, a főváros külsőbb városrészei felé 24.00 órakor indulnak az utolsó járatok, a kisebb jelentőségű vonalakon pedig már 23.00 órakor.

Megáll

Tekintettel arra, hogy a 35-ös jelzésű viszonylat a Horthy Miklós körtér és Albertfalva kitérő között légiriadó alatt is közlekedik, így ezen kocsik személyzete, eltérően a 24. sz. körrendeletben foglaltaktól, a riadó jel elhangzásakor megáll, és felengedett áramszedővel azonnal átkapcsol a piros jelzésű kapcsolóval a csökkentett világításra. Ezután a személyzet a szükséglámpa-szekrényében elhelyezett barna védőpapírt a sugárvetőkre felköti, és útját csak azután folytatja.

(A BSZKRT körrendelete, 1941. augusztus 12.)

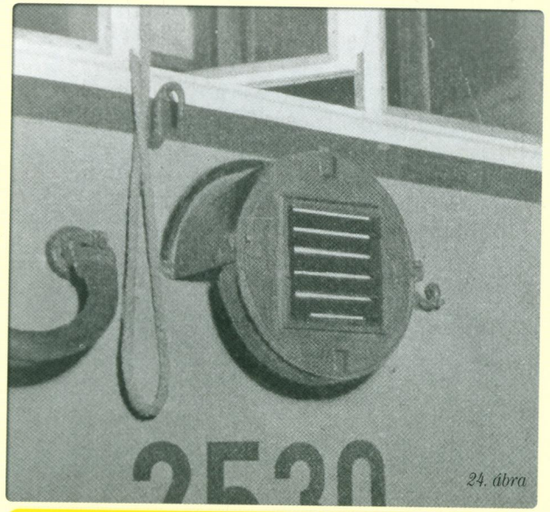
KÖZÚTI VILLAMOSOK ELSÖTÉTÍTÉSE

Általában

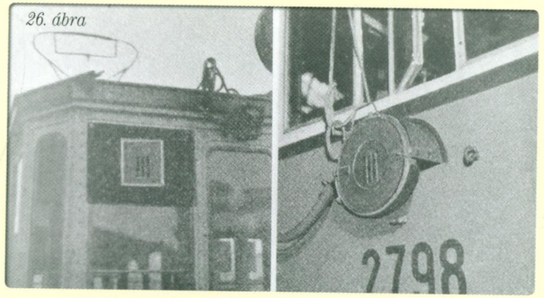
A villamoskocsik (trolleybuszok) fényforrásai elsötétítés szempontjából a következőképpen osztályozhatók:
sugárvetők
egyéb külső fényforrások és
belső világításra szolgáló lámpák.

Ezek elsötétítése ugyancsak ernyőzéssel, fénycsökkentéssel, illetőleg a nélkülözhető fényforrások megszüntetésével érhetők el.

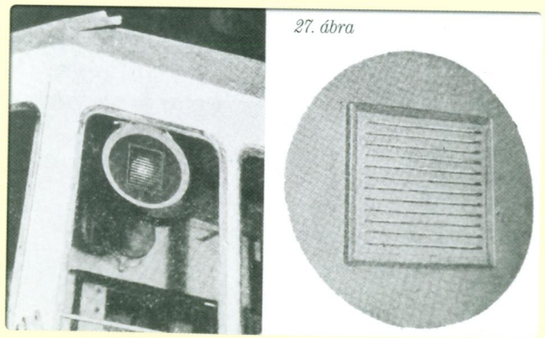
A villamosoknál minden nélkülözhető vagy megfelelően nem ernyőzhető fényforrást meg kell szüntetni. Ilyenek a fényjelzéses indítóberendezés lámpái, egyes belső fényforrások, esetleg a számjelző táblák világítása.



24. ábra



26. ábra

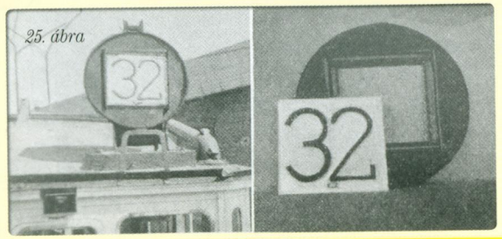

27. ábra

Sugárvetők elsötétítése

A villamosok sugárvetői a járómű előtti úttest megvilágítására valók, tehát nagyjából ugyanolyan célt szolgálnak, mint a gépkocsik fényszórói. Utóbbiaknál azonban egyszerűbbek, és csak egyfajta világításmóddal bírnak. A villamosokon azonkívül csupán egy sugárvető van, éspedig vagy kívül, a kocsivezető előtt középen, vagy belül, meglehetősen magasan, a vezetőtől oldalt elhelyezve.

A sugárvetőknek a villamoskocsik nagyobb féktávolságának megfelelően, még a fénycsökkentés után is kb. 30-40 m-re kell megfelelő világítást szolgáltatniok. A sugárvetők elsötétítésére szolgáló szerkezetek elvileg ugyanolyanok, mint a gépkocsik fényszóróinak fénycsökkentői. A sugárvetők azonban nagyobb méretűek és kisebb fénysűrűséggel világítsanak, mint a gépkocsik fényszórói. Ezért mind fénykibocsátó nyílásaik, mind egyéb méreteik azokénál nagyobbak.

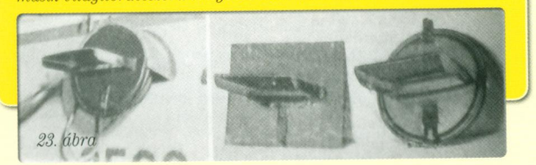
Ilyen fénycsökkentőket a 23. és 24. ábrák szemléltetnek. A 23. ábra szerinti szerkezet egynyílású fénycsökkentő, amely különösen azért alkalmas a villamosoknál, mert a nyílás mögött fel- és letolható, piros üveglemez van felszerelve, ami véglámpaernyőzésre is alkalmassá teszi (lásd a c) pontban). A 24. ábra szerinti megoldás pedig egy többnyílású fénycsökkentő. E szerkezetek erőteljes és tartós kivitelűek legyenek, és résmentes felszerelésükre nagy gondot kell fordítani.



25. ábra

Egyéb külső fényforrások elsötétítése

A villamosok egyéb külső fényforrásai a számjelzők a véglámpák és a fényjelzéses indítóberendezés lámpái. Ezek közül – mint említettük – az indítóberendezés lámpáit mint nélkülözhetőket, meg kell szüntetni. A számjelzőtáblákat és a véglámpákat külső irányfényszerűen kell ernyőzni és ezáltal fényüket a kellő mértékűre lecsökkenteni.A számjelzőtáblák ernyőzése az ú.n. világítóráccsal történhet, amelyel egyik kivitele fel- és leszerelt állapotban a 25. ábrán látható. A véglámpák ernyőzése a 23. ábrán látható szerkezettel vagy világítóráccsal történhet. Utóbbinak egyik megoldása a 25. ábra szerinti rács lehet, melynél a nyílások ez esetben összefüggő felületen vannak kiképezve, miként azt a 26. ábra mutatja. Egy másik világítórácsszerű ernyőzés a 27. ábrán szemlélhető.

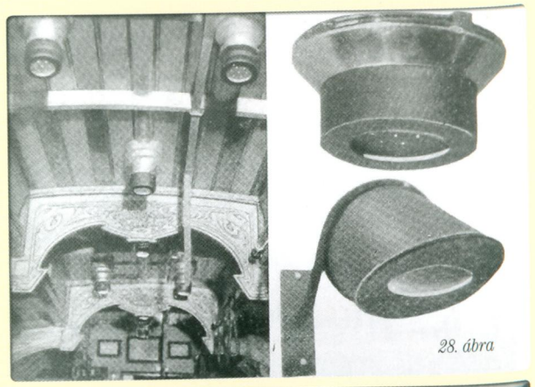

23. ábra

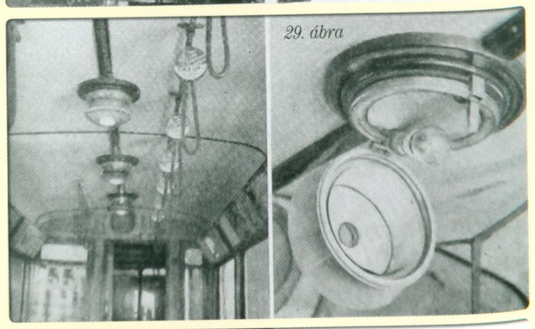
Belső világítás elsötétítése

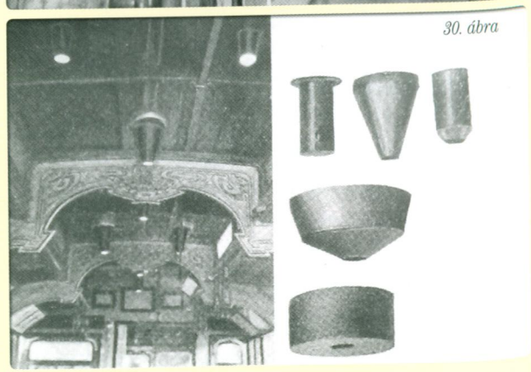
A villamosok belső világítását kellő mértékre lecsökkentve a légvédelmi készültség alatt is fenn kell tartani. Ebből a célból a lámpákat belső irányfényszerű ernyőzéssel kell ellátni. A ernyőzések az izzólámpát teljesen elrejtik és a kilépő fénymennyiséget nagy mértékben csökkentik.

A 28. ábrán látható ernyőzésnél a kilépő fény mennyiségét az árnyékolólemez magasabbra vagy mélyebbre való helyezésével, valamint az árnyékolólemezen kiképezett kis nyílásokkal lehet szükség szerint növelni vagy csökkenteni. Ez az ernyőzés nemcsak függőleges, hanem ferde helyzetű lámpáknál is alkalmazható. Hasonló, különféle lámpákra alkalmazható, belső irányfényernyőzések és ilyenekkel elsötétített villamosok a 29. és 30. ábrán láthatók.

(Segédkönyv a BSZKRT Rt. által a Magyar Vöröskereszt Egyesület közreműködésével rendezett légoltalmi tanfolyamok számára, 1940.)


28. ábra


29. ábra


30. ábra

CSILLAG ÉS VILLAMOS

Elképzelhető, hogy a néhány BSZKRT-telephelyen még mindig az 1 nappal korábbi utasításon vitatkoztak (mennyi legyen a túlóra), miközben a német csapatok már át is lépték a magyar határt, és megszállták az országot. Noha Hitler megbízható emberét, Edmund Veesenmayert birodalmi biztosként üdvözölhettük e naptól fogva, formálisan a régi rendszer megmaradt: Horthy Miklós kinevezte az új miniszterelnököt, Sztójay Dömét, aki 1935. december 10-től az ország megszállásáig németországi nagykövetként tevékenykedett.

Egy nappal később már Magyarországra érkezett Adolf Eichmann, a Birodalmi Biztonsági Főhivatal „a zsidókérdés végleges megoldására" létrehozott csoportjának vezetője is, 200 fős kommandójával, majd a Sztójay-kormány egy sor olyan intézkedést foganatosított, amivel leginkább Eichmannék kegyeit kereste. Alig 1 héttel a megszállás után már egy sor lapot, illetve a Magyar Parasztszövetséget, a szociáldemokrata és kisgazdapártot is betiltották, a Gestapo mintegy 3000 ellenzéki személyt vett őrizetbe, április 5-én pedig életbe lépett a rendelet, ami a zsidó származásúak számára kötelezővé tette a sárga csillag viselését. Ezek után nem csoda, hogy Szendy Károly budapesti polgármester, aki korábban is a nyilasok és más szélsőjobboldali csoportosulások céltáblája volt, benyújtotta a lemondását, sőt bujdosni kényszerült. A megüresedett posztra Szebeny József, a közlekedési ügyosztály németbarát vezetője pályázott, de a kormánypártiak egyértelműen az antiszemita, szélsőjobboldali Farkas Ákost támogatták; Szebeny a BSZKRT vezérigazgatójaként vigasztalódhatott. Jellemző, hogy az új polgármester beiktatását követően egy sor városigazgatási dolgozó napi 8 óráját tette ki, hogy egyes emberek felmenőit, családtagjait és családtagjai felmenőit kutassa. Míg Szendy Károly a korábbi 3 zsidótörvény ellenére is számos humánus gesztust tett, Farkas Ákos mindenben a megszállók és a kormány parancsait követte – a nyáron bevezetett szégyenteljes intézkedés pedig már egyértelműen az ő nevéhez köthető.

A Fővárosi Közlöny 1944. június 16-i számában jelent meg Farkas rendelete a „Zsidók által lakható épületek kije-

Baj- és fegyvertársaink

A német hadseregnek Magyarországra történt bevonulása alkalmával, és az azóta eltelt idő alatt a Wehrmacht és a fegyveres SS, SD szervek, valamint a magyar hatóságok között helyenként súrlódások támadtak. (…) Helyes eljárás csak az lehet, ha a német katonai szervek és magyar hatóságok között közös megállapodás jön létre, hogy azok minden kívánságukat juttassák el a magyar hatóságokhoz, amelyek pedig a lehetőség határán belül teljesítsék azokat – nem az ellenségnek, hanem a baj- és fegyvertársunknak. Ha a német alakulatokhoz tartozó egyének még ismeretlenek, és kívánalmakkal lépnek fel, az érdemi tárgyalás megkezdése előtt személyazonosságuk és felhatalmazásuk (megbízhatóságuk) igazolására udvariasan fel kell őket szólítani. A személyi adatokat (név, rendfokozat, alakulat) fel kell jegyezni, és az esetleges hozzám felterjesztendő jelentésbe be kell venni. Hasonlóképpen fel kell említeni a jelentésekben minden alkalommal az igazolás esetleges megtagadását is.

(Baky László belügyi államtitkár rendelete, 1944. április 19.)

Csak a jegyeket?

Kesztyűs Lajosné Beszkárt kalauznő csütörtökön, délután négy órakor, a Boráros téri telefonfülkében elhagyta minden élelmiszerjegyét, pénzét, bejelentőlapját. Kéri a becsületes megtalálót, hogy a jegyeket juttassa vissza!

(Apróhirdetés, 1944. július 7.)

Sűríteni

A légoltalmi, kiürítési kormánybiztos a bombatámadással kapcsolatosan értesíti a főváros és közvetlen környéke lakosságát, hogy a kispesti, pestszentlőrinci, vecsési BSZKRT villamosvonal helyreállításáig az ezen a területen lakók a MÁV vonalain juthatnak Budapestre, illetve Budapestről a környéken lévő lakásukra. A MÁV ezeken a vonalrészeken a vonatokat úgy a reggeli, mint a délutáni órákban sűríteni fogja.

(Fővárosi közlemény, 1944. április 3.)

lölése Budapest székesfőváros I–XIV. közigazgatási kerületében" (1950-ig a fővárosnak 14 kerülete volt), egyúttal egy lista azokról a házakról, „amelyekben zsidók (a fennálló rendelkezések értelmében megkülönböztető jelzés viselésére – sárga csillag – kötelezettek) lakhatnak". A rendeletben az összes cím mellett, 17 pontba szedték a költözésre és az új lakóhelyre vonatkozó előírásokat. Ekkor már a BSZKRT járatain is életbe lépett a megkülönböztetés, május 23-tól zsidók a villamosokon csak az „utolsó pótkocsikban" utazhattak. Sokan nem éltek ezzel a „nagyvonalú" gesztussal, sőt a BSZKRT baleseti jegyzőkönyvei szerint egyre többen ugrottak a villamosok elé. A mentős esetnaplókban néhol az volt olvasható: „öngyilkosság oka: zsidó tv. miatt".

Mivel áprilistól egyre gyakoribbá váltak a bombatámadások, a BSZKRT-nál is több és egyre drámaibb – olykor azonban már-már tragikomikus – intézkedést hoztak. A hivatali és üzemi épületek ablakait április 1-jétől muszáj volt elsötétíteni, ha pedig erre nem volt mód, a villanykapcsolókra került az ún. védőborítás, aminek az eltávolítása szolgálati vétségnek számított. Ugyanekkor egy olyan rendelkezés is született, amely szerint a forgalmi személyzetnek nem kellett leadnia téli lábbelijét, bundáját, nyári megóvásukat saját kötelességgé tették.

Az első számottevő légicsapás április 3-án érte a fővárost. A ferencvárosi pályaudvar ellen irányult, de a Boráros téren is okozott károkat. Ám a villamosforgalom ettől még nem állt le. Miután április 4-én a légoltalmi hatóságok a ferencvárosi ipari körzet önkéntes elhagyására bíztatták az ott élőket, és 3 nappal később el is indultak az első menekültekkel teli vonatok, a pályaudvarokra való eljutást a BSZKRT különjáratokkal biztosította. Az április 7-e és 16-a között közlekedő „Kiürítési járat" feliratú villamosokon díjmentes volt a pogygyászok szállítása.

Április 13-tól általánossá vált a járművek elsötétítése, még az időpontját is megadták: 20 óra 45 perc. Ettől kezdve a villamos első lámpájára egy olyan huzatot tettek, amire csak egy vízszintes rést vágtak, hogy a járművezető legalább az utat lássa a sötétben. Április 17-től újabb biztonsági intézkedéseket hoztak. A kocsiszínbe érkező járműveket lehúzott ablakokkal kellett átadni, légiriadó esetén pedig a személyzet csak azután vonulhatott az óvóhelyre, hogy leeresztette az összes ablakot, és kinyitotta a tolóajtókat.

Május 5-én született szabály a légiriadó idején működő tömegközlekedési „koreográfiáról": a jármű megállt, a kalauzok leszállították az utasokat, és a legközelebbi óvóhely-

Őszinte sajnálatára teljesítette

A főváros törvényhatósági bizottságának június 27-i közgyűlésén dr. Doroghi Farkas Ákos polgármester bejelentette, hogy dr. Perczel György, a Beszkárt vezérigazgatója szerződését megújítani nem kívánja, és a vasúti szolgálata 10. évének betöltése alkalmából, július 1-től szabadságolását kérte a Beszkárt-igazgatóságától, amely ezt a kérést őszinte sajnálatának és teljes elismerésének kifejezése mellett, teljesítette. A polgármester is megemlékezett a tényleges szolgálatból kiváló vezérigazgató érdemeiről.

(MTI, 1944. június 28.)

Holtan

Dr. Ágoston Pál, volt miskolci vármegyei tisztviselő a zsidók megkülönböztetésére szolgáló sárga csillagot nem akarta hordani, s emiatt Miskolcról Budapestre jött, ahol álnéven élt. Miskolci ismerősei ismerték fel az utcán, és figyelmeztették a rendőrt, aki előállította Ágoston Pált. Kiderült, hogy hamis okmányokat használt, s ezért majd büntetésének kitöltése után internálják.

*

A Főkapitányi Sajtóiroda kéri a T. Szerkesztő Urakat, hogy lapjuk rendőri rovatvezetőjének figyelmét felhívni szíveskedjenek a június 20-án, kedden délután fél hét órakor, a Sajtókamarában tartandó Rendőri Rovatvezetői Alosztály ülésére, amelyen az alosztály új vezetőségét választják meg.

Vasárnap délután az egyik 46-os villamos, amelyet Nagy Jenő vezetett, az Elemér és a Bethlen utca sarkán elütötte id. Szabó Bertalan asztalosmestert. Nem sokkal később a Margit hídon egy 6-os jelzésű villamos elütötte Kabai Kálmán kalauzt. Mindkét elgázoltat a tűzoltók emelték ki a villamos kerekei alól, holtan.

(Mínuszos hírek, 1944. június 19-én)

*

Bocsáry Kálmán dr. javasolta, hogy a főváros parkjaiban létesítsenek futóárkokat, majd örömmel üdvözölte a zsidókérdéssel kapcsolatos kormányrendelkezéseket, és megnyugvással állapította meg, hogy megkezdődött a zsidó családok összeköltöztetése.

(A fővárosi közgyűlés közigazgatási bizottságának jegyzőkönyvéből, 1944. április 11.)

hez kísérték őket. Arról sem feledkeztek meg, hogy felhívják a figyelmüket arra, gondosan őrizzék meg a menetjegyüket, mi több az óvóhely elhagyása után lehetőleg ugyanarra a kocsira szálljanak fel, amelyiken addig is utaztak. Ha ez akadályba ütközött – például a légópincéből feljövet már csak a villamos roncsai maradtak a sínen –, akkor a szabály szerint „forgalomelterelések, kerülőutazások során a jegyek elbírálásánál mindig az utas javára kellett dönteni".

C.34.

Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.

MENETRENDVÁLTOZÁS.

Értesítjük a t. Utazóközönséget, hogy a rendkívüli viszonyok következtében 1944 október 1-től, vasárnaponként csak az alábbi villamesjáratok közlekednek:

Járat száma	Megjegyzés	Útirány	Indul első kocsi	Indul utolsó kocsi
3		Újpesti vasúti híd — Váci-út — Berlini-tér	5·00 / 5·23	20·40 / 21·00
6	1	BAROSS-TÉR — Népszínház-u., Margit-híd — Széll Kálmán-tér	4·57 / 5·10	24·00 / 24·00
6A		TOMPA-UTCA — Ferenc-körút — NEMZETISZÍNHÁZ	4·45 / 4·53	0·07 / 0·15
19		Kelenföldi p.-u. — Erzsébet-híd — Keleti p.-u.	4·35 / 5·12	23·28 / 24·00
26A		Kőrösi Csoma-út — Kőbányai-út — ORCZY-TÉR	5·00 / 5·25	24·00 / 0·15
27		Bosnyák-tér — Thököly-út — Baross-tér	6·00 / 6·17	21·30 / 21·45
28		Újköztemető — Salgótarjáni-út — ORCZY-TÉR	5·00 / 5·20	23·35 / 0·05
30	3	Boráros-tér — Baross-utca — Pestszenterzsébet	5·28 / 5·00	24·00 / 23·35
35		Horthy Miklós-körtér — Fehérvári-út — Vám	5·00 / 5·12	24·00 / 0·12
36A		KOLOZSVÁRI-UTCA — Salgótarjáni-út — ORCZY-TÉR	Közlekedés szükség szerint	
42		Pestszentl., Szarvas-cs. — Üllői-út — Nagyvárad-tér	5·00 / 5·32	23·30 / 24·05
44A		SZÉPILONA — Olaszfasor — SZÉLL KÁLMÁN-TÉR	Közlekedés szükség szerint	
51		Nagyvárad-tér — Nagykőrösi-út — Kispest, Vas Gereben-u.	5·00 / 5·28	23·00 / 23·30
52		Kispest, Villanytelep — Üllői-út — Mária Terézia-laktanya	4·45 / 5·15	20·35 / 21·00
55	2	Rákospalota — Váci-út — Berlini-tér	5·00 / 5·10	23·25 / 24·00
59		Széll Kálmán-tér — Böszörményi-út — KERESZTÉNY TEMETŐ	4·53 / 5·16	24·00 / 0·18
61		Széll Kálmán-tér — Szt. Imre herceg-útja — Horthy Miklós-körtér	5·10 / 5·29	24·00 / 0·20
69		Bosnyák-tér — Erzsébet-híd — SZÉLL KÁLMÁN-TÉR	4·55 / 5·37	24·00 / 24·00
72		ÓBUDAI KOCSISZÍN — Bécsi-út — Margit-híd budai hídfő HÉV	5·10 / 5·29	23·44 / 24·00
81		Széll Kálmán-tér — Zugligeti-út — Zugliget	5·30 / 5·30	24·00 / 23·40
83		Széll Kálmán-tér — Völgy-utca — Hűvösvölgy	5·00 / 5·25	24·00 / 23·35
91		Istvántelki-műhely — Lehel-utca — Berlini-tér	5·00 / 5·18	23·30 / 24·00
Budai Hegypálya		Alsó állomás — Felső állomás	7·00 / 7·00	24·00 / 24·00
Svábhegyi Fogaskerekű Vasút		Városmajor — Széchenyi-hegy	5·35 / 5·55	24·00 / 0·25

KÜLÖNJÁRATOK:
(Csak szükség esetén közlekednek)

1. Egy menet 4·30-kor Nyugati p.-u.-tól Keleti p.-u.-hoz.
2. „ „ 4·30-kor Rákospaloetától Berlini-térig.

1. Egy menet 3·30-kor és 4·10-kor Közvágóhíd végállomásról Nagy S.-utcáig és vissza.

Az Igazgatóság.

Budapest székesfőváros házinyomdája — 53544

Repülőt, pótkocsit

1944. április 13-án érte először légi bombázás Győrt. Az angol flotta amerikai típusú repülőgépei megsemmisítik az ipari létesítményeket, elsősorban a vagongyárat, ahol azonban nemcsak a német Messerchmitt vadászrepülőgépek készültek, de a BSZKRT-nak szánt villamos pótkocsik is.

BUSZOK FRONTVONALBAN

A BSZKRT buszágazatánál 1939 őszétől legfeljebb annyi változást történt, hogy a hazai helyett gyengébb minőségű, román gázolajat kellett használni. Igaz, alig telt el bő fél év, és olyan drasztikusan emelkedett az üzemanyag ára, hogy az jegyáremeléshez vezetett. A kormány kérésére át kellett volna állni a gázolajfogyasztásról az olcsóbb motalkóra (éppen 6-7 éve alakították át a buszokat motalkófogyasztásról dízelüzeműre), de erre sem volt pénzügyi fedezet. Pedig nem volt mellékes tétel a BSZKRT évi 4 millió literes gázolajfogyasztása, de még a hatalmas gyártóóriás, a MÁVAG is csak 4 motor leszállítását merte ígérni az év során.

A selejtezésre kijelölt kocsikat a háború eleje óta a honvédelmi minisztérium utasítására készenlétben kellett tartani, de mindez még túlzottan nem rázta meg a BSZKRT-ot, hiszen korábbi megrendeléseit a gyártók leszállították, amíg le nem kötötte őket teljesen a hadiipari termelés. Néhány esetben azt is engedélyezték, hogy egy-egy kocsit vidéki városoknak adjanak át, így kerülhettek BSZKRT buszok a háború idején Nagyváradra vagy Kolozsvárra (ahogyan villamosok is Szabadkára, Nagyváradra vagy éppen Szegedre).

Ám 1940 augusztusában a háború közvetlenül is éreztette hatását: ekkor a szeptember eleji észak-erdélyi bevonulásra készítették fel a buszokat, a hadsereg 105 BSZKRT buszt vett igénybe, sok sofőrre pedig az erdélyi hegyekben volt szükség. Emiatt a BSZKRT egyes buszvonalak leállítására kényszerült, bár néhol elég volt csak az üzemidőt vagy az útvonalat rövidíteni. A visszatért buszok karbantartása persze rendkívül lassan ment, ráadásul a BSZKRT gumiabroncs készletét hamarosan zárolta a honvédség.

1941 áprilisában újra hadműveleti területre vonultak a kocsik, ezúttal a Délvidékre irányították azokat. Ugyan a BSZKRT buszüzeme 1941-ben elérte eddigi fennállásának legnagyobb járműállományát – nem kevesebb, mint 340 autóbusszal –, de ez már inkább csak a statisztikai kimutatásokban festett jól. A valóságban a forgalom egyre rosszabb volt, a karbantartások elmaradtak. Sokat elárul, hogy ekkor már kétszer annyi buszos baleset történt a városban, mint a háború előtti években. Az év során 107 buszt voltak kénytelenek félreállítani, reggel 9 és délután 1 óra között legtöbbször már nem is volt forgalom, munkaszüneti napokon pedig csak három vonalon közlekedtek a kocsik.

1941. szeptember végén az éjszakai buszozást is korlátozták a fővárosban, a helyzetet az is súlyosbította, hogy Budapesten csak november 9-től álltak át a jobb oldali közle-

Megváltoztattuk

Értesítjük az érdekelt személyzetet, hogy a rákospalotai HÉV vonalon fekvő Szentmihályi út megállóhely nevét Hitler Adolf útra megváltoztattuk.
(BSZKRT forgalmi utasítás, 1941. május 1.)

Nagy baj lesz

Kötelességünknek tartjuk, hogy a méltóságos Polgármester Urat a Fővárosi Autóbuszüzemnél hallatlan piszkos lopásokról értesítsük, és kérjük, mint legfőbb fórumot, a legszigorúbb kivizsgálását megindíttatni, hogy az alább közölt dolgok megszünjenek, mert ha a munkásság, illetve az egész üzem ilyen példákat lát maga előtt, az nagy baj lesz, mert oda jutunk, hogy majd mindenki visz, amit tud. A Szt. Domonkos utca 1. sz. alatt levő Autóbuszüzemnél van alkalmazva J. L. főművezető, aki lopásaival az üzemet már hosszabb idő óta nagyon megkárosítja. Teheti ezt könnyen, mert felette nem érez senkit. Szinte érthetetlen, hogy a Főtanácsos Úr és Tóth főmérnök Úrak nem tudnak semmit és nem vesznek észre semmit. (…) J. L. főművezetőnek ezelőtt pár évvel még adósságai voltak, de már olyan jól ment neki, hogy Zuglóban villát építtetett.
(Névtelen levél Farkas Ákos polgármesterhez, 1944.)

kedésre, viszont a főváros környékén már június 12-től.Ráadásul a buszok átalakítása még a villamosokénál is lassabban haladt. Arra is volt bőven példa, hogy a kocsikon kivágták a jobb oldali ajtó helyét, de a bal oldalit csak egy lánccal zárták le, és így adták forgalomba. Semmi meglepő nincs abban, hogy egyetlen év alatt megfeleződött a fővárosi buszokon utazók száma, így 1942 végén már csak alig 25 millióan használták a BSZKRT kocsijait. A következő évben több buszt sebesültszállításra alakítottak át, majd a társaság igazgatósága, a várható szövetséges légitámadások miatt a leállított buszok vidékre telepítéséről döntött. A légitámadásokra nem is kellett sokat várni. Eddig a BSZKRT buszai vonultak ki a frontokra, most a front jött Budapestre.

A fővárosi buszozás 1944-re nagyjából a húszas évek végének szintjére süllyedt. Az év elején még a Weiss Manfréd gyár által fenntartott Boráros térről Csepelre tartó munkásbuszokat is leállították, miután április 3-án (majd pár nappal később is) több mint száz angolszász repülőgép bombázta a Dunai Repülőgépgyárat. Szeptemberben a Miskolci úti főműhely is használhatatlanná vált egy légitámadás után, de a szövetséges bombázások amúgy is számos járművet pusztítottak el. Egy november 17-i kimutatás szerint ekkoriban már csak 78 üzemképes autóbusz volt a városban. Kétszer ennyi szolgált a honvédségnél, a többi üzemképtelen állapotban pihent a garázsban, vagy vidékre menekítették az ostrom elől.

Hova tűnt a pesti busz?

A keleti arcvonalon küzdő honvédek egyik hadműveleti központja a galíciai Stryj. A város legrégibb és talán legszebb templomát ma katonai autótábor veszi körül. Ha kissé oldalt pillantunk, azt hihetnénk, hogy Budapesten vagyunk, mert itt láttuk a pesti autóbuszokat.

(Filmhíradó, 1944. június)

AZ UTOLSÓ FEJEZET

Budapestet szeptember közepéig az amerikai és a brit légierő bombázta, a legfőbb célpontok a vasúti és ipari objektumok voltak. Szeptember 21-től (más források szerint egy héttel hamarabb) viszont már szovjet távolsági bombázók támadták a fővárost, a támadások intenzitása csökkent, mivel a szövetségesek Magyarország háborúból való kiugrására számítottak. Ám október 15-én a kiugrás kudarcot vallott, a hatalom a nyilasok kezébe került. Ma már felfoghatatlan, hogy e zavaros időszakban a BSZKRT továbbra is a maximumot nyújtva tette a dolgát, folyamatosan alkalmazkodva az egyre borzalmasabb körülményekhez. Már szeptember 15-én úgy döntöttek, hogy a napi szolgálatot 8-ról 12 órára emelik, ami teljesen logikus döntés volt a létszámhiány miatt. Ugyanekkor azt is bejelentették, hogy a főváros hozzájárult ahhoz, hogy az 1944-es téli menetrend elkészítését mellőzzék. E „nagyvonalú gesztust" azonban megelőzte, hogy akkor már a tavasszal életbe lépő nyári menetrendet sem lehetett szinte egy percig sem betartani. Szeptember 27-én lépett életbe a BSZKRT ún. szükségforgalmi menetrendje, ami úgy kezdődött, hogy 21 járatot megszüntettek, hétvégenként pedig csak a főbb útvonalakon lehetett villamosozni. Viszont hétköznap, kimondottan a munkakezdéshez és befejezéshez igazodva, 12 rendkívüli járatot is indítottak.

A kiugrás napján – ahogy nyilvánvalóvá vált annak kudarca –, 19 óra 20-tól másnap délelőtt 10 óráig leállt a fővárosi tömegközlekedés. Ettől fogva a BSZKRT dolgozói is más elbírálás alá kerültek. Október 23-án Szebeny vezérigazgató körlevelet adott ki a következő szöveggel: „Közlöm az alkalmazottakkal, hogy a büntető rendelkezések oly képpen változtak meg, hogy a munkahely önkényes elhagyása kötél általi halállal büntetendő". Ugyanekkor életbe lépett a rendelet is, amely a 16–60 éves férfiak mozgósítását rendelte el – ez a korábban mentesített közlekedési dolgozókra ugyanúgy vonatkozott. A rendelkezés kapcsán a már addig is béna tömegközlekedés teljesen ellehetetlenült, ezért a parancs kiadója, a Totális Mozgósítás és Harcba állítás Minisztériuma engedélyezte a forgalmi szolgálatot teljesítők „részleges leszerelését".

A beteljesedés felé

Hivatkozással a Polgármester Úr 4944/1943. I. sz. és egyidejűleg közölt felhívására, tisztelettel arra kérjük a Székesfőváros minden alkalmazottját, hogy váltsa meg ezidén is a revíziós pengőt, és váljék ezáltal részesévé a revíziós mozgalomnak, mely a múlt években megindult a beteljesedés felé vezető úton.

A hivatalfőnök urakat arra kérjük, hogy a gyűjtőívet az önkéntes adakozók nevének feltüntetésével a Magyar Revíziós Ligához (V. Zrínyi utca 1.) visszajuttatni, a gyűjtött összegeket pedig a csatolt befizetési lapon átutalni szíveskedjenek. Hálásan köszönjük a revíziós mozgalom iránti hazafias áldozatkészségüket, mely elő fogja segíteni az újabb eredmények bekövetkeztét.

(A Magyar Revíziós Liga felhívása 1944 őszén)

„Őrségváltások"

Szendy Károly tízéves polgármestersége után, a német megszállást követő pár napon belül benyújtotta lemondását, talán a belügyi szervek nyomatékos kívánságára. A volt polgármester ezután bujdosni kényszerült, ugyanis már évek óta a nyilasok egyik céltáblája volt, aki „el akarta szabotálni az őrségváltást". (Később, 1951-ben családjával Alsóvadászra, egy parasztportára telepítették ki.) Helyére a Szebeny Józsefet beelőző nyilas Farkas került, de Szebeny a BSZKRT vezéreként sem vigasztalódhatott sokáig. Még év vége előtt itt is sor került a nyilas váltásra.

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Mindszenti forgalomsűrítés elmaradása

A Bszkrt sajnálattal közli az Utazóközönséggel, hogy a nagyfokú személyzethiány miatt **a temetőkhöz közlekedő villamosjáratokat ebben az évben nem tudja sűríteni.**

A temetőlátogatók nagyrészének tehát számolnia kell azzal, hogy **útját gyalog kell megtennie.**

Budapest, 1944. évi október hó 25-én.

Az Igazgatóság

Eltűnt, kimentették

Az 5A jelzésű 2719+5445, és a 48-as jelzésű 1019+4446+4447 sz. vonatok a hídról a Dunába zuhantak. Személyzetünk közül Ferenczi I. Gábor 6304. sz. Baross pu.-hoz tartozó kalauz eltűnt. Klinger Géza 249. sz. kocsivezetőt a Dunából kimentették, és a Zsigmond utcai kórházba szállították. A többiek megmenekülve szolgálatukat végzik.

(A BSZKRT közleménye, 1944. november 5.)

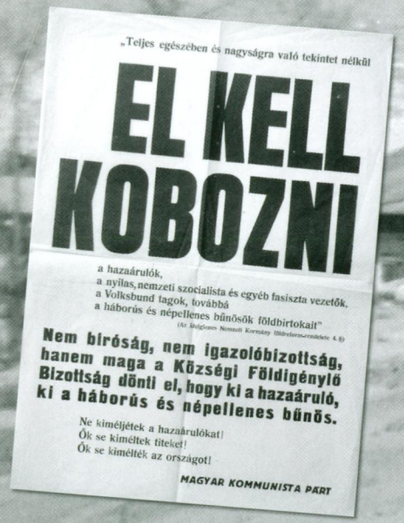
Gettó

A Budapesten élő és sárga csillag viselésére kötelezett zsidóknak a VII. kerület Dohány utca–Nagyatádi Szabó István utca–Király utca–Csányi utca 3-6. szám–Rumbach Sebestyén utca 17-19. szám–Madách Imre út–Madách Imre tér–Károly király út által határolt, kb. 0,3 km²-es területre kell költöznüük. Az átköltözések végső határideje december 7-e volt. Az ott élő nem zsidó személyeknek lakásukat (cserelakás ellenében) el kellett hagyniuk. A gettót magas deszkapalánkkal vették körül, és december 10-én lezárták. Területét csak különleges esetekben (például kórházi kezelés, temetés miatt) a kijelölt személyek hagyhatták el. 4 központi kapuját fegyveresek őrizték.

Október végén Budapest határa is frontvonalba került. A közelgő ostrom miatt a németek aláaknázták a hidakat, melyek közül a Margit híd november 4-én, a szokásos szombat déli forgalom idején váratlanul a levegőbe repült. Az áldozatok számát legalább 600-ra becsülték, köztük volt Kabos Endre kardvívó olimpiai bajnok is. Noha a hidat valóban előkészítették a robbantásra, a tragédiát véletlen okozta. A hétfőn megjelent hírek, pontosabban a Pesti Hírlap szerint: „a munkálatok közben úgy látszik, a gázvezeték hibája miatt szombaton robbanási szerencsétlenség történt, amelynek folytán a forgalom a hídon megszakadt". A BSZKRT kiadott jelentése viszont arról számolt be, hogy „ismeretlen tettesek felrobbantották a Margit hidat". Novembertől a nyilasok a főváros kiürítését is tervbe vették, legalább 700 ezer ember kitelepítésével számolva. Szálasiékat különösebben nem zavarta, hogy ennyi ember evakuálásához megfelelő szállítóeszközök is kellenének. A villamos- és HÉV-vonalakon megindult a gyárak, üzemek leszerelése és a kiürítés előkészítése – alig néhány hét állt rendelkezésre, hogy ezt végrehajtsák, amihez a BSZKRT buszai mellett a kórházak autóit, de még a locsolókocsikat és a halottaskocsikat is a front elől menekülve nyugat felé irányították. 1944. december 1-jén Hitler erőddé nyilvánította Budapestet, amit Szálasi egyszerűen tudomásul vett. Előtte két nappal született meg a budapesti gettó létesítését előíró 8935/1944. B.M. rendelet. A BSZKRT igazgatósága 1944. december 6-i ülésén döntött arról, hogy miniszteri engedélyt kérnek arra, hogy Szebeny József vezérigazgató „további alkalmazása ellen kifogást emeljen", mivel a „vezérigazgató két hét óta a vasút szolgálatában nem jelentkezik." Tíz nappal később megjött a válasz, hogy „dr. Szebeny József vezérigazgató alkalmazásának fenntartásához a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter úr hozzá nem járult. (…) A vezérigazgató illetményeit, szolgálatból való távolmaradása miatt, a Szolgálati és Illetményszabályzat 24. paragrafusa értelmében beszüntettük, és így felmondási időre járó illetményeit nem fogjuk folyósítani." A nyilasok Dávid Jánost nevezték ki a BSZKRT vezérigazgatójává, akinek jóformán Akácfa utcai ablaka alatt húzódott a pesti gettó fala. Ugyanekkor Farkas polgármester és a nyilas Mohay főpolgármester „karácsonyi szabadságra vonult a Dunántúlra", közvetlenül a távozásuk után bezárult az ostromgyűrű. A főváros lakossága szinte minden civilizációs vívmánytól megfosztva várta, hogyan alakul a sorsa, miközben a német Wehrmacht és a szovjet Vörös Hadsereg utcáról utcára változtatta romhalmazzá Budapestet. Az ostrom 1944 karácsonyán kezdődött, és 1945 februárjáig tartott. A főváros történetének legszomorúbb, legsötétebb időszakát élte át.

Minden a párté!

A Pártszolgálat BSZKRT csoportja a József krt 8. II. 1. szám alatti lakásban levő bútorokat igénybe veheti. Kitartás. Éljen Szálasi.
(Nyilas röplap, 1944. december 4.)



„Teljes egészében és nagyságra való tekintet nélkül

EL KELL KOBOZNI

a hazaárulók,
a nyilas, nemzeti szocialista és egyéb fasiszta vezetők,
a Volksbund tagok, továbbá
a háborús és népellenes bűnösök földbirtokait"

(Az Ideiglenes Nemzeti Kormány Földreform-rendelete 4. §)

Nem biróság, nem igazolóbizottság, hanem maga a Községi Földigénylő Bizottság dönti el, hogy ki a hazaáruló, ki a háborús és népellenes bűnös.

Ne kiméljétek a hazaárulókat!
Ők se kiméltek titeket!
Ők se kiméltek az országot!

MAGYAR KOMMUNISTA PART

Most porhalom

Hajnalban Budára. Ötkor indulunk, gyalogosan Szentendrére, telihold szelíd fényében, sejtelmes homályban. A helyiérdekű vasút elvisz a Filatori-gátig, onnan rövid sétának tetszik az út a Vérmezőig. A Lajos-utcán át megyünk. Amit Óbudán látok, első pillantásra ijesztő, de ez a látvány minden száz méter után torzabb lesz, valószínűtlenebb... Minden elképzelés erőtlen. Mintha nem is városrészeken át, hanem ásatások között haladna a vándor. Egyes utcákat ismergetni kell: ez volt itt a sarokház, ahol a Flórián-kávéház állott, ebben az utcában laktam valamikor – a háznak nyoma sincs – ez a törmelékdomb a Statisztika és a Margit-körút sarkán néhány nap előtt ötemeletes bérpalota volt, kávéházzal, sok lakással. Most porhalom; néhol egy erkély vasrácsa mered ki e törmelékből, mely alatt sok ember fulladt meg, köztük személyes ismerőseim; a németek muníciós raktárt rendeztek be a ház pincéjében, s a raktár felrobbant. Itt egy házféle, ahol barátok laktak, amott egy utcasor maradéka, a Széll Kálmán-téren döglött villamosok roncsai, s aztán feltárul a Vérmező és a Krisztinaváros, a Naphegy és a Vár tetemének látképe.

(Márai Sándor: Budai séta, 1945. március)

ÚJRA HÚZHAT

Az ostrom után mindenfelé romhalmazok, kifüstölt katonai járművek és halottak hevertek. Csak a Déli pályaudvarnál mintegy 100 embert és közel 600 lovat temettek el. Az 1860 egységet számláló villamosjárműparkból 504 motor- és 334 pótkocsi (vagyis alig a fele) maradt üzemképes; 43 rommá lőtt kocsit selejtezni kellett. A 437,5 kilométeres vágányhálózatnak a 10 %-a megsemmisült, a 427 kilométeres felsővezetéknek 84 %-a használhatatlanná vált. Nem csoda, hogy ilyen feltételek mellett a BSZKRT a romeltakarítás legfontosabb tényezőjévé nőtte ki magát.

Még Budán dúltak a harcok, amikor 1945. február 7-én elindult az 55-ös villamos a Váci úton, az újpesti víztoronytól a Forgách utcáig. A szovjet városparancsnokság kérésére a helyreállított vágányokat először a közegészséget veszélyeztető emberi és állati holttestek, valamint a romok és a szemét eltávolításához kellett használni; majd a Váci úti és a kelenföldi áramfejlesztő telep szénellátását kellett biztosítani rajtuk. Nagyjából ugyanekkor a MÁVAG egy gőzmozdonyt juttatott a BSZKRT-nak, így február közepétől a nyitott teherkocsikon megkezdődhetett az utcán heverő halottak tömeges elszállítása a rákoskeresztúri temetőhöz. Február 22-től a kőbányai iparvasút gőzmozdonya 3 kocsival járt be a Rókus kórházhoz, több helyen – például a MÁV pályaudvarokhoz, a vásárcsarnokokhoz – ideiglenes mellékvágányokat építettek, gőzmozdonyok mellett traktorokkal, lovakkal, sőt akár kézi erővel is próbálták a megrakott teherkocsikat mozgatni.

Az ostrom alatt megsérült villamosok némelyikéből szintén teherjárművet barkácsoltak, hiszen a romok után mielőbb neki kellett látni az élelmiszerek és tüzelőanyagok szállításának is. Március elejétől év végéig majdnem 9000 vagonnyi élelmiszert és közel 3000 vagonnyi tüzelőt szállítottak a villamosvágányokon.

1945. február elején a MÁV Északi Főműhelyében helyrehoztak egy tehervillamost (egy Mukit), amit 3 pótkocsival indítottak el a Rókus kórház és a kőbányai kocsiszín között. (A kiégett Corvin Áruházban rohadó temérdek hulladékot is a Muki vitte ki az Új Köztemetőhöz; a temető melletti erdőből pedig fát hozott a pékeknek, hogy befűthessék kemencéiket.)

A Muki útjai adták az ötletet ahhoz, hogy márciusban a Nyugati pályaudvar vágányait bekapcsolják a nagykörúti villamoshálózatba. A vágányépítést a BSZKRT 48 órán belül elvégezte, így a vidékről érkező élelmiszerszállítmányokat a lehető leggyorsabban tudták szétteríteni a városban – a Muki-szerelvény, az ún. „krumplivonat" ettől kezdve a Nagykörúton a Boráros térig, a Kiskörúton a Kálvin térig, a Váci úton egészen Újpestig, a Rákóczi úton a Keletiig, majd Zuglóig, míg a Népszínház utcán Kőbányáig szállíthatta az

Na, na gyerekek!

A Beszkárt, a főváros mindenese, különleges járatok beállításával igyekszik segíteni a főváros nehéz helyzetén. A Nagyvásárteleptől erre a célra átalakított villamosok szállítják be a csarnokokba és a kereskedőkhöz a gyümölcsöt és a főzeléket. A romba dőlt házak törmelékének elszállítását a Beszkárt elmés papucsvágány rendszerével sikerült megoldani. Dr. Szemere János vezérigazgató ellenőrző szemléjén elmagyarázza Millok Sándor elnök-államtitkárnak a bárhol lefektethető papucsvágány előnyeit. Ennek segítségével a villamos minden romházat meg tud közelíteni, és így a törmelék könnyen elszállítható. Budapest kenyérellátásának egyik legsúlyosabb kérdése a sütőüzemek fával való ellátása. A budai hegyek erdőiben az erre a célra kitermelt fát a Beszkárt a fogaskerekűvel szállítja le a városmajori végállomáshoz, ahonnan teherkocsik viszik rendeltetési helyére. A Beszkárt mozgókönyvtárrá átalakított kocsijain a Fővárosi Könyvtár hetenként háromszor kölcsönkönyvekkel látja el a külső kerületek lakosságát. A Beszkárt különvonat gyerekeket visz kirándulni. Na, na gyerekek, ne olyan rendetlenül, mint a felnőttek!

(Filmhíradó, 1945. október)

élelmiszerrakományokat. A közélelmezési kormánybiztost, Vas Zoltánt a nép „krumplikirálynak" kiáltotta ki, ám Vas a trón vagy a piaci mázsáló helyett a polgármesteri címet kapta meg.

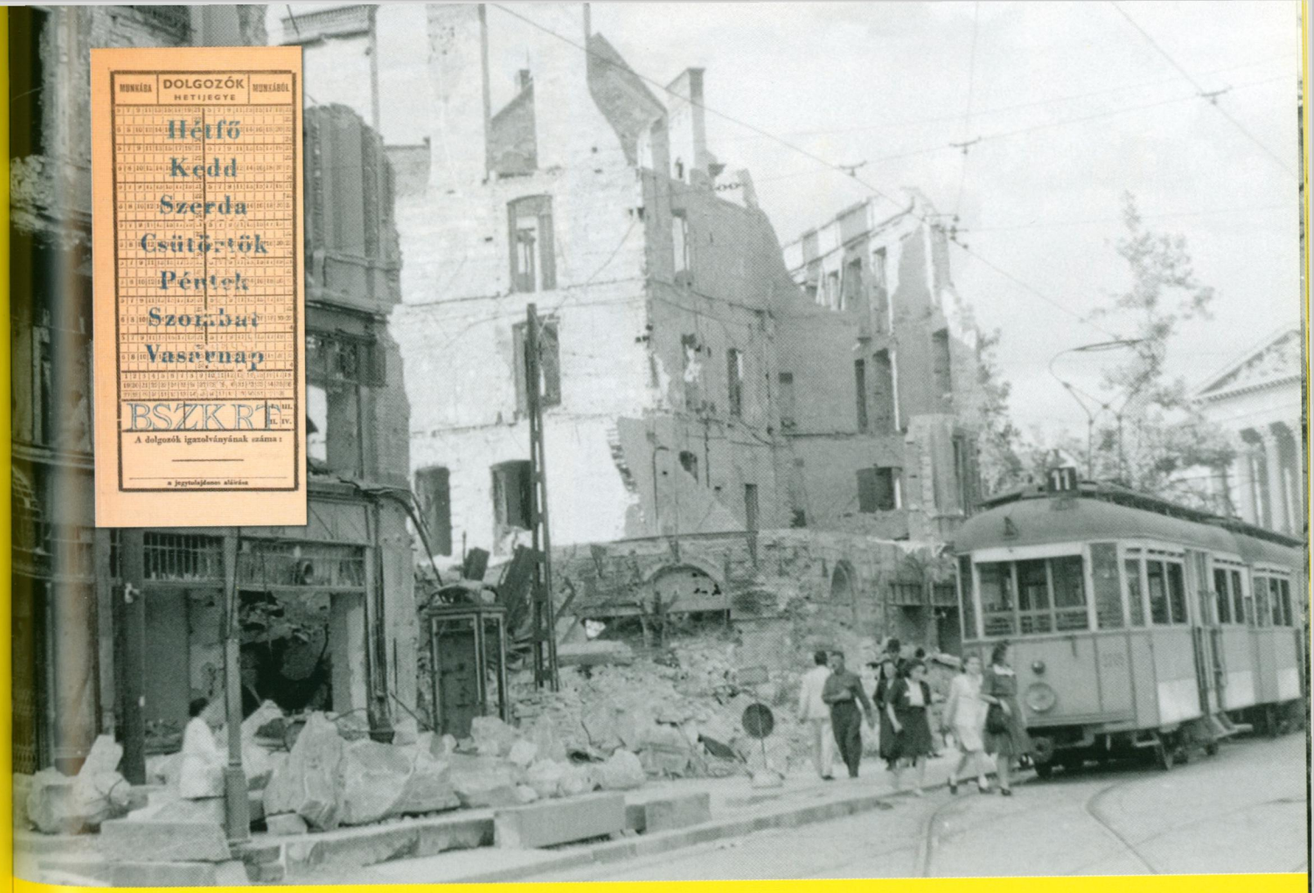
Az aránylag gyors helyreállítási munkálatok miatt a személyforgalom is viszonylag tempósan alakult ki. Április 9-én megindult a 91-es és a 93-as villamos az Angyalföld forgalmi telepről a Temesvári utcáig, 1 héttel később az 55-ös is már teljes útvonalán járt (Nyugati pályaudvar–Rákospalota), miként az újpesti 3-as is. Az Üllői út külső részét április 21-én tudták bekapcsolni a tömegközlekedésbe, 3 nappal később pedig már az első belvárosi járat, a Nagyvárad tér–Keleti pályaudvar–Városliget vonalon futó 23-as is megindult. A nagykörúti munkálatok május 1-jére időzítve értek véget, az első 6-os a Boráros tér és Margit híd között 1945. április 30-án indult útjára.

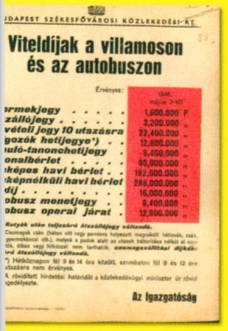
Ekkor még 2 pengőbe került egy átszállójegy, és ha valaki azzal jött volna, hogy nemsokára majdnem százmilliószoros lesz a drágulás, valószínűleg csak azért nem hívták volna a mentőket, mert tudták, nincs nagyon kapacitásuk arra, hogy elmebetegeket is szállítsanak.

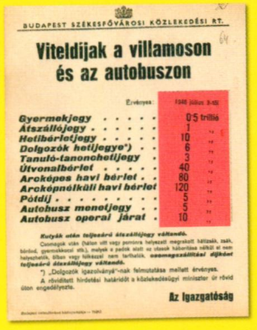
Budán az első villamos május 17-én indult a Széll Kálmán tér–Hűvösvölgy vonalon, de másnap már a Gellért tér és a Kelenföldi pályaudvar között is indult járat, 5 nappal később pedig 72-es jelzéssel a Margit híd–Óbuda–Fő tér között. Addigra már a Rákóczi úti, a Népszínház és Mester utcai forgalmat is helyreállították.

Mindez maga volt a csoda a pestiek szemében, egy-két kivételtől eltekintve valószínűleg senkit nem zavart túlságosan, hogy a közlekedés színvonala köszönő viszonyban sincs a háború előttivel. A személyzet hiánya, a romos kocsik donorként való használata és az áramellátási gondok miatt inkább afféle kalandtúra, illetve hobbitevékenység lehetett akkoriban a villamosozás – a BSZKRT dolgozók jelentős része még 1945 nyarának elején sem kapott fizetést. (Bár a cég hierarchiájára jellemző, hogy még az áprilisban felállított bértáblán is papíron 16 fizetési fokozat létezett: a legalacsonyabb fizetés e szerint 144, a legnagyobb 775 pengő volt.)

A cégvezetés a problémát megoldandó azzal állt elő, hogy a viteldíjakat az önköltségi árakhoz emeli fel, így 5 pengőbe került volna egy jegy. Ezt azonban nem lehetett keresztülvinni, mivel a pengő inflációja miatt az árak is elszaladtak. Egy villamos átszállójegy szeptember elején már 10 pengőbe került, 2 hónappal később ennek a húszszorosába. A dolgozóknak ekkor volt már ugyan fizetése, csak nem ért semmit. A társaság nem igazán tehetett mást, minthogy







kötelességtudóan kiplakátozta a sűrűn változó, egy idő után már követhetetlen nullákat tartalmazó és kimondhatatlan összegű viteldíjakat.

Egy villamos átszállójegy 1946. július 25-én már 1 millió adópengő volt, augusztus 1-jén, a forint bevezetésének napján 180 millió, ami az új „árfolyam" szerint 90 fillért jelentett. Politikai nyomásra szeptember 7-től csúcsidőn kívül bevezették a 60 filléres vonaljegyeket, néhány héttel később, október 12-én Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter személyes közbenjárására az átszállójegyek, a gyermekjegyek árát is csökkentették, és a dolgozók hetijegyét 7-ről 6 forintra mérsékelték. A Gerő-féle intézkedés szerint a villamosokon, buszokon és a fogaskerekűn a dolgozók hetijegye a munkanapokon a lakás és a munkahely között bármelyik útvonal beutazására használható volt.

Nézeteltérés

A közelmúltban több ízben előfordult, hogy a szövetséges haderő (orosz, román stb.) egyes tagjainak, úgy az utazóközönséggel, mint a személyzetünkkel nézeteltérése támadt. (...)

Az esetek kivizsgálásakor megállapítást nyert, hogy sok esetben személyzetünk helytelen, a helyzetet meg nem értő eljárása, sőt bizonyos esetekben a személyzet részéről mutatkozó túlkapások voltak az okai az események elfajulásának.

A jövőbeni hasonló esetek elkerülése végett felhívjuk alkalmazottaink figyelmét arra, hogy – mint azt már az 56. sz. körrendeletben elrendeltük – a szövetséges haderő katonáinál tartózkodjanak minden olyan zaklatástól, ami akár az esetleges szabálytalan oldalon való felszállás, csomag elhelyezése, legfőképpen pedig a viteldíjnak bármilyen formában való kéréséből adódnék.

Az utazóközönség köréből támadt vitás eseteknél pedig alkalmazottaink igyekezzenek határozott fellépésükkel olyan irányba terelni az ügyet, hogy abból kocsibotrány, vagy bárkinek kellemetlensége ne származzon.

(BSZKRT körrendelet a külföldi katonákkal való viselkedés tárgyában, 1945. július 27.)

Megégethetjük a kezünket

Tisztelt elvtársak! Olvasom a lapokban, hogy a BSZKRT oly viteldíj megállapítását kéri, amely alkalmas arra, hogy a hozamából kiadásait fedezheti.

Óva intem az Elvtársakat, hogy ebbe belemenjenek.

Aki ilyértelmű javaslatot elfogadna, nem támogatná, nemcsak hogy nincs tisztában közüzemi elemi dolgokkal, de már jó előre megingatná a forint értékállóságát.

Budapesten – talán – éppen én voltam az első, aki a községpolitikai gyakorlatban felvetettem azt az elvet, és ennek a gyakorlatban való keresztülvitelét követeltem, hogy a közüzemek tartsák el magukat. Nemcsak aktív, de passzív értelemben is. Ez azt jelenti, hogyha az üzem bevételei magasak, ne legyen a tarifa adópótlék, ha nem kell leszállítani a tarifát, ha pedig passzív – egy racionális költségvetés mellett –, emelje a viteldíjakat. Igen, tartsa el magát az üzem passzív értelemben is, de nem inflációs vagy ezt követő gyógyuló időben. Normális időkben, amikor normális költségvetés van, de a háborút közvetlenül követő időben. Inflációban mélységes bűn volt még az oly pengővel szemben is, hogy a romló pengővel együtt változott a viteldíj is. Ilyenkor kellett volna a közületi támogatás, és csak egy-egy kiugró alkalommal kellett volna emelni a tarifát.

De itt van a forint értékállóságának biztosítása is.

Hát hogyan gondolja ezt a BSZKRT? Amit a háború elpusztított, azt mind-mind ez a generáció fizesse? A leromlott kocsipark, felszerelés, sínhálózat stb. rendbehozatása igen-igen súlyos feladat. Meg is kell oldani, de nem egy vagy két év alatt. Több évre kell elosztani a költségeket, majd pedig, ha erre mód lesz, reméljük, mielőtt hosszú lejáratú kölcsönnel kell operálni. Így mód adódik arra, hogy az utánunk következő nemzedék is meghozza a maga szerény kis áldozatát.

Vigyázzunk hát, és csillapítsuk a BSZKRT mohó étvágyát. Ellenkezően. A forint értékállóságát veszélyeztetjük, ha alacsony reálbérek mellett magas közüzemi tarifákat állapítunk meg, mert akkor máris kezdhetjük az egészet, az inflációs játékot.

Ez a játék azonban túl veszélyes, mert tüzet foghat, amelynél még nagyon-nagyon megégethetjük a kezünket.

(Büchler József szociáldemokrata politikus, törvényhatósági bizottsági tag bírálata a BSZKRT tarifapolitikájáról, 1946. július 24.)

AZ ELSŐ SIKEREK

Az ostrom után minden olyan volt, mintha a BSZKRT-osok egy időgéppel visszarepültek volna bő 20 évet a múltba. Csupán egyetlen különbség volt: 1945-ben minden sokkal rosszabb volt, mint 1919-ben.

A BSZKRT frissen kinevezett elnöke, a szociáldemokrata Millok Sándor 1945. augusztus 6-án tudta számszerűsíteni a károkat és a romeltakarítás, újjáépítés adatait. Ekkor a villamoshálózat kétharmada már működőképes volt (a fogaskerekűvel és a földalattival együtt), bár a felsővezeték-hálózat jelentős része még romokban hevert. A legtöbb helyen, így a Nagykörúton is tehervillamosok lassították a közlekedést, de spórolni kellett az elektromos energiával is, vagyis még sokáig nem állhatott helyre a normális forgalom. Ráadásul a javításokhoz szükséges szerszámok és gépek nagy részét korábban nyugatra hurcolták, ahogyan egy sor járművet is. 1945 augusztusában fővárosi küldöttséget indítottak Ausztriába és Németországba a fővárosi vagyon felkutatására, és mindjárt az első ilyen út során sikerült 12 BSZKRT autóbuszt és 10 HÉV-kocsit megtalálni.

Legfontosabb feladatként a városrészek összekapcsolását kellett megoldani a hidak nélkül maradt városban. Márciustól már ideiglenes pontonhidak álltak a Dunán, de azonnal megkezdődött a régi hidak újjáépítése is. 1946. január 15-én még csak az időleges (1960-ig működő) Kossuth hidat adták át, de augusztus 20-án már az addig Ferenc Józsefnek, onnantól kezdve Szabadságnak nevezett hídon is áthaladhatott az első villamosszerelvény, amit a Margit híd felrobbanásakor a Dunába zuhant villamos vezetője vezetett, és a kocsijait is a Dunából emelték ki. „A Szabadság híd építésében a BSZKRT dolgozói ugyanolyan mértékben vettek részt, mint az ország milliónyi sebének begyógyításában szerte e szép hazában" – írta ekkor a BSZKRT dolgozói lapja, a Szárnyaskerék, ami azonban nemcsak efféle sikerekről, de az ellenség leleplezéséről is több ízben megemlékezett.

1945 márciusától már működtek a BSZKRT-nál az ún. igazoló bizottságok, a dolgozók háború alatti múltjának feltárására. Folyó év március 31-én Babarczy vezérigazgató-

Akasszátok le a királyokat!

Az 1946. évi I. tc. 2 §-ának (1) bekezdése megállapítja, hogy Magyarország államformája a köztársaság, ennélfogva az állami hivatalok (bíróságok, honvédség, pénzügyi és egyéb közigazgatási hatóság) címében a »királyi« jelzőt mellőzni kell annyival is inkább, mert e jelző használata a demokratikus államrend és a köztársaság büntetőjogi védelméről szóló 1946. évi VII. tc-be ütköző bűncselekménynek is minősíthető.

Egy alkalommal felhívom a szolgálati főnökséget, hogy esetleg a hivatali helyiségekben lévő, királyt ábrázoló, vagy a volt királysági államformára utaló képek haladéktalanul eltávolítandók, és a központi székházgondnokság hivatalához beszállítandók.

Erről a vezérigazgató-helyettes urakat, az igazgatási ágak és önálló szakosztályok vezetőit az alkalmazottakkal való közlés céljából értesítem.

(BSZKRT vezérigazgatói utasítás, 1946. június 8.)

Végleges jellegű

A kész hídszerkezetet próbaterhelésnek vetettük alá, amit egyes hídnyúlásoknak villamoskocsikkal és autóbuszokkal való megterhelése útján irányoztunk elő. Az újjáépítési munkákat a Közlekedésügyi Minisztérium hídosztálya ellenőrizte, a Miniszter úr személyes irányítása mellett. A Szabadság híd az ostrom óta elsőnek kiépített, végleges jellegű Duna hídunk Budapesten. A vasanyag legyártása, beszerelése, tekintettel a javítási munkák súlyosságára, még békeviszonylatban is igen gyorsan (6, illetve 7 hónap alatt) készült el, ami ékes bizonysága élni akarásunknak és alkotómunkára termettségünknek.

(Magyar Technika, 1946. augusztus)

20 százalékkal kevesebb

Kerek félszázada annak, hogy Ferenc József király 1896. október 4-én, a Millennium évében a hidat a forgalomnak átadta. Budapesten ez már a harmadik állandó jellegű híd volt, de az angol terv és vezetés mellett Angliából importált vasanyagból készített Lánchíd, és a francia terv és vezetés mellett Franciaországból importált vasanyagból készített Margit-híd után ez volt az első budapesti Duna híd, amelyet magyar mérnök tervezett, és magyar anyagból a magyar gyárak magyar munkásának keze munkája épített fel. (…) A világ legszörnyűbb háborújától porba sújtott, kifosztott Magyarországnak kellett most megbirkózni még valamivel nagyobb feladattal, mint amit a millenniumi Magyarország tűzött annak idején maga elé. A hátralévő munkákat, mint tudjuk, 1896-ban 9 hónap alatt végezték el, és a hidat Ferenc József király október 4-én adta át a forgalomnak. A mi határidőnk augusztus 20., tehát kereken 7 hónap volt, vagyis 20%-kal kevesebb.

(Általános Mérnök – A Magyar Technika melléklete, 1947. február)

Amíg nem nyert befejezést

A 9506/1945. és a 643/1946. számú rendeletek kiegészítésében elrendelem, hogy a volt SS kötelékében szolgálatot teljesített alkalmazottak visszatérésük esetén szolgálatba mindaddig nem állíthatók, amíg ellenük az igazoló eljárás jogerős befejezést nem nyert.

A fenti okból távollevő alkalmazott hozzátartozói élelmezési illetményben nem részesülhetnek.

A szolgálati főnökök vizsgálják meg, hogy az eddig visszatért alkalmazottak közül teljesít-e olyan szolgálatot, aki a jelen rendeletem hatálya alá tartozik. Ha valamelyik alkalmazottról megállapítást nyerne, hogy a volt SS kötelékében teljesített katonai szolgálatot, erről nekem haladéktalanul jelentést tenni tartoznak. Ha ugyanez a körülmény olyan távollevő alkalmazottról nyerne megállapítást, akinek családtagjai élelmezési illetményben részesülnek, erről a IV. 15. (személyzeti) szakosztályt kell az élelmezési illetmények beszüntetése végett késedelem nélkül értesíteni.

Jövőben a szolgálati főnökök a szolgálattételre jelentkező alkalmazottak szolgálatba állítása előtt tartoznak véleményükben nyilatkozni arról, hogy a jelentkező alkalmazottak teljesítettek-e szolgálatot az SS kötelékében.

Kétes esetekben az I.2. (katonai) szakosztály felvilágosítását kell kikérni.

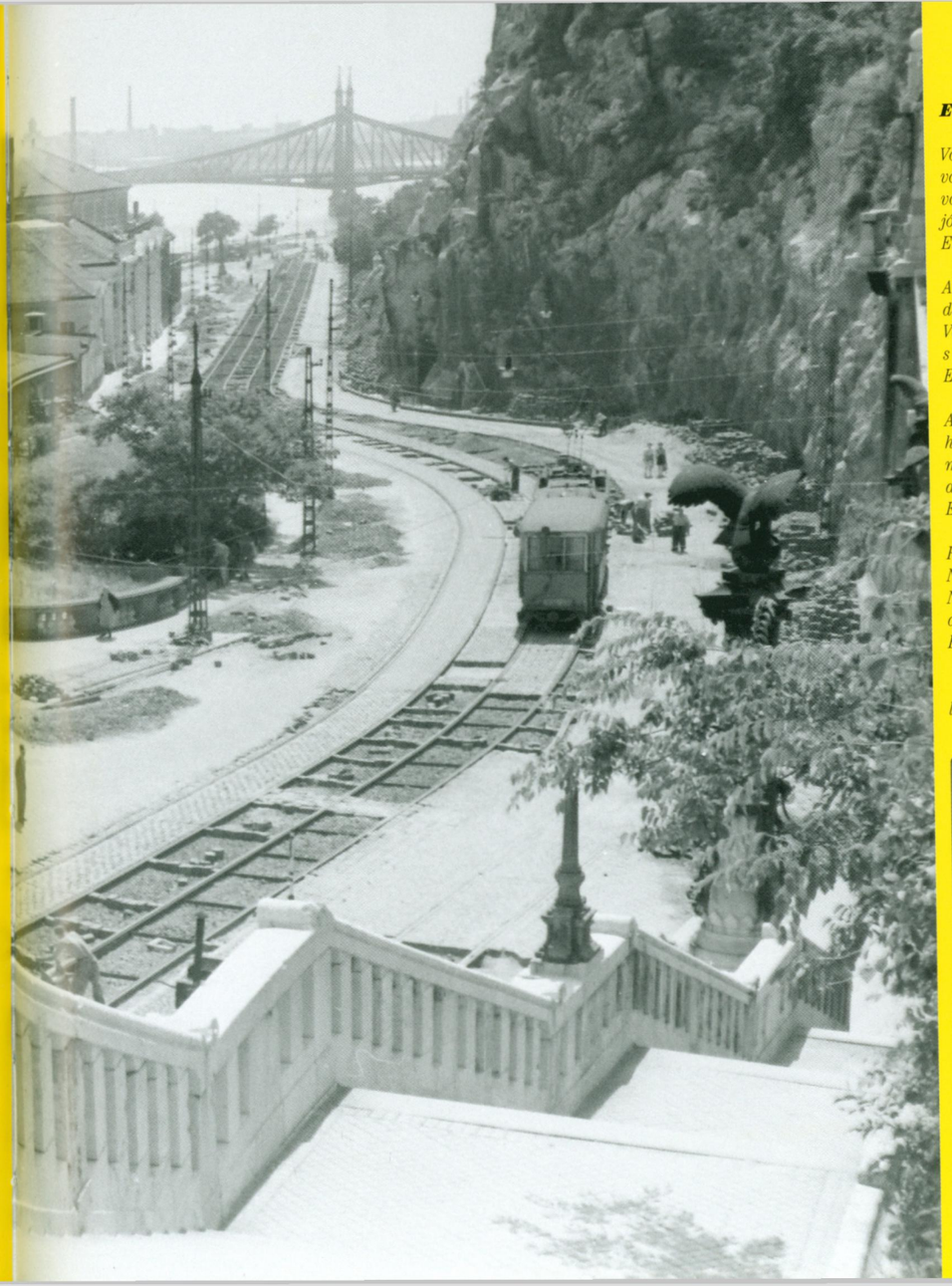
Erről a vezérigazgató-helyettes urakat, az igazgatási ágak és önálló szakosztályok vezetőit azzal értesítem, hogy fentieket hozzák minden alkalmazott tudomására.

(Vezérigazgatói rendelet a volt SS kötelékében szolgálatot teljesítő alkalmazottak szolgálatba állítása tárgyában, 1946. február 4.)

helyettes és a Központi Üzemi Bizottság elnökének, Maróti Károlynak az aláírásával az 1944. március 19-e utáni kinevezéseket hatályon kívül helyezték. Április 16-án – még az ostrom idején kinevezett új polgármester – Csorba János jelezte a BSZKRT-nak, hogy „azokat az alkalmazottakat, akik már most is megállapíthatólag és köztudomás szerint az ún. nyilas kormány uralma alatt szerepet vállaltak – nyilas magatartásuk folytán előléptetésben részesültek, vagy az említett rendszerrel kapcsolatot tartottak, illetőleg rokonszenvüknek adtak kifejezést – szükségesnek tartom a székesfővárosi üzemi szolgálatból addig is eltávolítani, amíg az igazolási eljárás befejezést nem nyer". A rendelethez Csorba mindjárt 62 BSZKRT és BHÉV alkalmazott nevét is megküldte, akiket azonnal el kellett bocsátani. A felhívás a következő hetekben is megismétlődött, újabb névlistákkal.

Az igazoló bizottságok év végéig nem kevesebb, mint 12 812 embert igazoltak, 1883 ellen hoztak fegyelmi határozatot, és működésük révén mintegy 300 embert bocsátottak el, néhány alkalmazottat „munkatáborba utaltak". Voltak, akiket nyugdíjigény elvesztésével együtt küldtek el, és olyanok is, akiket a népbíróságra irányítottak. Az igazoló bizottságok határozatai tele vannak olyan „szerényebb" büntetési tételekkel is, mint a „vezető állásra alkalmatlan", „az előléptetésből három évre kizárta", „feddésre ítélte", „áthelyezésre ítélte", „kényszernyugdíjazásra ítélte".

Természetesen felmentették a BSZKRT-nál pozícióba került nyilasokat is, és a társaság vezetését átmenetileg Menczer Mihályra bízták. Az ideiglenes megbízás valóban nem tartott sokáig, már májusban a kiváló mérnök hírében álló Szemere János került a helyére, Menczer vasúti járművek igazgatójaként folytathatta pályáját. Szemere nagy elánnal fogott neki a mielőbbi rendteremtésnek. Közben, ugyanezekben a napokban, a kisgazda Csorba helyére – az őszi választásokig – új városvezető került, a romeltakarításban és a rendteremtésben ugyancsak élen járó Vas Zoltán, Rákosi Mátyás régi barátja.



Elég volt!

Voltam kérgeskezű kőhordó taligás,
voltam, ki éhenhalt proletárnak sírt ás,
voltam az utolsó közt számos tényező,
jólétben dúskálók közt örök éhező.
Elég volt!

Aludtam rongyokon, ronda férgekkel,
dolgoztam kínok közt rothadó sebekkel.
Verítékkel együtt izzadtam ki a vért
s mindenért kutyamód dobták elém a bért.
Elég volt!

Apámat elvitte a munka ördöge,
húgomat a szövőgép halálba gyötörte,
most anyámon a sor, már a végét járja,
az örök munka súlya taposta sárba.
Elég volt!

Régi tüzek lángján felcsap az igazság.
Népek undok férge, máglyára szolgaság.
Nem vérezek többet úri ostorszegtől,
csúf világban éltem, elég volt ebből!
Elég volt!

(Öcsi Gábor verse a Szárnyaskerék című lapban, 1946. július 1.)

MEGINT KÉK

A főváros kiürítésekor, 1944 végén a buszok a Dunántúlra, majd tovább, Ausztriába és Németországba tartottak. Az ostrom után egy 1945. február 21-én készített leltár szerint, a szinte rommá lőtt Szent Domonkos utcai garázsban mindössze 9 működőképes kocsit számoltak össze, amiket – természetesen – a Vörös Hadsereg vett használatba. 5 sérült kocsiból vontatójárművet építettek, hogy a fellelhető autóbuszokat be tudják vontatni.

Nem volt jobb a helyzet a távolsági buszforgalmat ellátó Magyar Államvasutak Közúti Gépkocsi Üzeménél (MÁVAUT) sem, melynek központi telepén a nyár közepéig csak szovjet járműveket javítottak. Ekkor kezdték meg a Nyugatra hurcolt autóbuszok felderítését is. Jellemző, hogy a vidékre, például Bicskére menekített kocsikat időközben teljesen lefosztották. Ekkoriban még autóbuszpótló hajójáratok is indultak a Duna menti agglomerációs településekre, a helyzet normalizálására még nagyon sokat kellett várni. Míg a BSZKRT és a BHÉV háborús kárai – 1938-as árfolyamon számolva – együttesen elérték az 55 millió pengőt, az autóbuszüzem ebből egymaga több mint 22 millióval vette ki a részét. A felbecsült járműkárok mintegy háromszorosan múlták felül a villamosnál keletkezett pusztítást. A városban az első autóbuszjárat csak július 2-án indulhatott el a Szent Gellért tér és az Apponyi tér között, de szeptember 24-én már azt közölte a BSZKRT, hogy „az alacsony vízállás miatt a Ferenc József híd olyan kúpot kapott, hogy az autóbuszok terhelt állapotban fennakadnak". Ezért azt találták ki, hogy a végállomáson maximum 40 utas szállhat fel ezekre a buszokra, a közbenső megállóhelyeken pedig csak akkor, ha a 40-ből közben valaki leszállt. Ha nem volt leszálló, akkor meg sem álltak a megállókban. Mivel az utasok rosszallása miatt mindez alig volt kivitelezhető, a BSZKRT személyesen a kocsi kalauzát vonta felelősségre egész napi jutalmának megvonásával, ha 40-nél több utas volt a járművön. Ezekre a járatokra még a társaság saját alkalmazottainak is jegyet kellett vásárolnia. Bár autóbuszok az ideiglenes Kossuth hídon is közlekedhettek, a forgalom még sokáig kaotikus volt. 1946 végén még csak 11 viszonylaton indult újra a közlekedés – ekkor 46 autóbusz állt szolgálatban. Csakhogy a történelem addigi legkeményebb inflációja miatt új buszok vásárlásáról szó sem lehetett: 1946. július 10-én például 11 óra alatt megkétszereződtek az árak. Egy buszjegy, ami az egyik nap még „csak" 20000 billió pengőbe került, másnap már két és félszeresébe, 4 nappal később pedig 5 trillióba is kerülhetett volna, ha ekkora összeget egyáltalán eltudott volna képzelni a kalauz.

Népszerű

A Beszkárt autóbusz járatot indított az Apponyi tér és a Gellért tér között. A főváros közlekedése szempontjából rendkívül fontos járat máris nagy népszerűségnek örvend a közönség körében.
(Filmhíradó, 1945. július)

Jellegzetes kék és jellegzetes ezüst

A háborús pusztítás nem kímélte meg a Beszkárt autóbuszparkját sem. A roncsá lett autóbuszokat újjáépítés céljából a javítóüzembe vontatják. Ahhoz, hogy a megrongált részekhez hozzáférhessenek, szét kell az autóbusz kocsiszekrényét és alvázát szerelni. A törött részeket a hegesztőműhelyben összeforrasztják, illetőleg a kovácsműhelyben újakat kovácsolnak. Különös gondot fordítanak a kormánymű összeszerelésére. A kijavított motorokat mérőpadon ellenőrzik. A mechanikai műhelyben a felhasználandó anyagokat szilárdsági vizsgálatnak vetik alá. A főtengely minden egyes csapját mérő műszerrel ellenőrzik. Készül az új alumínium dugattyú. Az összeállított motorokat a próbateremben bejáratjak. Végre behelyezik az autóbuszba az elkészült motort. Sok munkát igényel a karosszéria helyreállítása is. A kocsi a fényezőműhelybe kerül, és ott elnyeri jellegzetes kék és ezüst színeit. A Beszkárt vezetősége, élén Szemere János vezérigazgatóval és a Fővárosi Közlekedési Bizottság, Dr. Gallner Ferenc tanácsnok vezetésével, örömmel szemléli a közös munkával újjáépült autóbuszok első útjára indulását. Minden remény megvan arra, hogy Budapest autóbuszforgalma, a dolgozók odaadó munkájával rövidesen túlszárnyalja a háború előtti forgalmat is.
(Filmhíradó, 1947. március)

CSAK A NEVE NEM VÁLTOZOTT

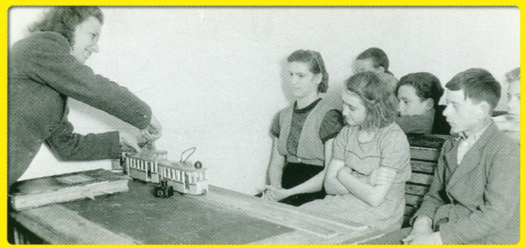
A romok eltakarítása idején a dolgozók nagy része még nem kapott fizetést, de a BSZKRT személyzeti étkezdéket, propagandisztikus nevén „jóléti konyhákat" állított fel. Itt a dolgozók egytálételhez, kenyérhez és zsírhoz juthattak. Az év végére már 12 étkezdét tartottak fenn, ahol 1 824 654 adag ebédet osztottak ki. Később boltokat is nyitottak, ahol a dolgozók hozzájuthattak az alapvető élelmiszerekhez. A cég két pár lerobbant sínautóbuszt is helyreállított, és a BHÉV és MÁV vonalaira küldte; a Budapesten maradt roncs autóbuszokból teherautókat barkácsoltak, hogy vidékről élelmiszert szállítsanak a fővárosba.

Az üzemi, majd átkeresztelése után jóléti alosztály ruhát és tüzelőt is szerzett a dolgozóknak. A háború utáni első télre már idejében elkezdték a tűzifa gyűjtését, ám annak kiszállítása komoly gondot okozott. Emiatt először a nős beosztottak kaphattak 5 mázsa tüzelőanyagot, rajtuk kívül azok a hajadonok vagy nőtlenek, akik már legalább 10 éve a BSZKRT-nál dolgoztak. Nekik a lakásukhoz legközelebb eső villamosvonalra vitték ki az összefűrészelt fát. Okulva a szervezés és a szállítás nehézségeiből, a következő évben már tavasszal megkezdték a tüzelőszükséglet beszerzését. A vállalat abban is segítette a dolgozókat, hogy a dunai átkelésekre május 22-től elrendelt 1 pengős hídpénzt is átvállalta, pontosabban megtérítette. (Vas Zoltán polgármester húzását amúgy maga Vorosilov marsall is erősen megkérdőjelezte, így a főváros június 26-án kénytelen volt eltörölni az intézkedést.)

De a BSZKRT-nál nem csak a dolgozók anyagi „jólétével" foglalkoztak. 1945. április 28-án a BSZKRT Központi Üzemi Bizottsága és Acsay István műszaki főtanácsos (pár nap múlva forgalmi igazgató) eltörölte a sapkaszámokat. A rendelet szerint a dolgozók körében gyűlölt „sapkaszámot ki-ki a sapkájáról maga leszerelheti", ami bizonyára komoly

Az istenit

1945. április 3-tól megváltoztatták a BSZKRT-eskü szövegét is, és az a kormányzóra való hivatkozás nélkül így szólt: „Esküszöm a mindentudó és mindenható Istenre, hogy a magyar köztársasághoz és annak alkotmányához hű leszek; Magyarország törvényeit, törvényes szokásait és a kormány rendeleteit megtartom; hivatali elöljáróimnak engedelmeskedem, a hivatali titkot megőrzöm és a hivatali kötelességeimet pontosan, lelkiismeretesen, a nép érdekeinek szem előtt tartásával teljesítem. Isten engem úgy segéljen."



Köszönik a pajtások!

A Dohány utca 32. számú közs. ált. leányiskolában működő 188. Zrínyi Ilona úttörőcsapat hálás köszönetét fejezi ki a BSZKRT Pártszervezetének, hogy lehetővé tette számára táborozási ünnepélyének a székházi kultúrteremben való megtartását. Előzékenységük nagyban hozzájárult ahhoz, hogy az úttörő pajtások az évi jól végzett munka után a táborozás örömeit élvezhessék.

Budapest, 1949. június 23.

Szabadság!
Szigetfalvy Ferencné
csapatvezető

Miklós Béla
igazgató, ker elnök.

Az ütközőkön és a lépcsőn lógók a demokratikus rend ellenségei!

ÜZEMI BIZOTTSÁG

elégtételnek számított a korábbi évtizedek „megbélyegzése” után.

Szemere vezérigazgató nagy elszántsággal látott neki a társaság életében mindenütt jelenlévő visszaélések felszámolásának. Már június 21-én egy rendeletben kifejtette, hogy „az utóbbi időben több esetben előfordult, hogy egyes alkalmazottak a beosztott altiszteket magánszolgálatra vették igénybe (háztartási munkák elvégzésére használták fel őket, lakásaikban foglalkoztatták stb.). E helytelen szokást súlyosan elítélem és a leghatározottabban megtiltom.” Pár nappal később a munkájukat „lanyhán, minden érdeklődés nélkül” végzők ellen szólalt fel: „a hivatalos munkaidő alatt mindenki dolgozzék, a hivatalos időt ne beszélgetésekre és egymás látogatására fordítsa, hanem kizárólag a termelő munka fokozására”. A romeltakarítást ellógó munkavállalókat a BSZKRT állandó közmunkára átadta a hatóságoknak. Bevezették a betegállományban lévők fokozott ellenőrzését, és Szemere megpróbált fellépni a mindennapos lopások ellen is. Ekkoriban ugyanis a cég raktáraiból, telephelyeiről, de még a BSZKRT székházából is minden mozdíthatót eltüntettek, nyilvántartások pedig alig készültek. Ráadásul az élelmiszerek, tüzelőanyagok és elhordott ingóságok felkutatására bármentesen kölcsönadott BSZKRT gépkocsik használatának szabályozásából az is kiderül, hogy az igénybevevők „csak saját érdekeiket tartották szem előtt, és a járművek kihasználtsága a legtöbb esetben feltűnően gyenge volt.” (Előfordult gyakran, hogy több tonnás kocsik rakománya csupán egy-két zsákból állt.)

Az újjáépítés és a köztársasági gondolat jegyében egyébként már április 24-től „az elmúlt reakciós idők vezetőit és egyéb, fontosabb szerepet játszott egyéneit”, valamint „a mai

A gyermekek nagy barátja

A Rózsadomb egyik gyönyörű villájában létesült Nagy-Budapest századik üzemi gyermekotthona. A Szakszervezeti Tanács első feladatai közé sorolta a dolgozók gyermekeiről való gondoskodást. Erre egy külön pedagógiai osztályt is felállított. A Beszkárt üzemi gyermekotthonát Kossa István, a Szakszervezeti Tanács főtitkára adja át rendeltetésének. Az avató ünnepségen megjelent Zamercev városparancsnok, a gyermekek nagy barátja és Molnár Erik népjóléti miniszter. A dolgozó szülők nevében Vörös Erzsébet Beszkárt kalauznő veszi át és köszöni meg a korszerűen berendezett napközi otthont. A gyermekek először is megkapják új kis napozójukat. Azután birtokukba veszik gyönyörű otthonukat és a sok érdekes játékot. A nap eseményeitől kifáradva térnek pihenőre a kicsinyek, akiknek a demokrácia már boldogabb gyermekkort biztosít, mint amilyen a szülőké volt.”

(Filmhíradó, 1947. szeptember)

idők haladó szellemével össze nem egyeztethető jeleneteket és feliratokat” ábrázoló képeket, szobrokat és műtárgyakat el kellett távolítani.

Ám ugyanekkor beindult egy olyan, immár „békeidős” jóléti intézkedés sorozat is, amihez képest a háború előtti BSZKRT-os jótétemények eltörpültek, és ami voltaképp megágyazott annak a későbbi, „szocialista nagyvállalatos” ingyencirkusznak, aminek az lett a vége, hogy akár a munkagépeket is hazavihették a dolgozók. De 1946-ban még nem tartottak itt. Annyi bizonyos, hogy a cég vezetése igyekezett a dolgozók kedvébe járni, „házon belül” ugyanis hasonló pártharcok dúltak, mint a napi politikában. Ám míg a leginkább szociáldemokrata irányultságú vállalatvezetés valóban konkrét lépéseket tett az ügyben, propaganda vonalon kommunisták, vagyis a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) voltak az erősebbek, akik a legfőképp a Szárnyaskerék című, 8000 példányban megjelenő lapjukban hirdették az igét. Noha az újság első száma „Világ proletárjai egyesülje-

Desevfi

A villamosvonataink kalauzai a Bajcsy-Zsilinszky úton a Dessewffy utcai megállóhelynél ezt a családnevet hibásan „Desevfi”-nek mondják, holott az „Dezsőfi”-nek ejtendő ki.

Utasítjuk ezért kalauzainkat, hogy a jövőben a „Dessewffy” utca nevét helyesen, „Dezsőfi”-nek ejtsék, és a jelzett megállóhely nevét így mondják be.

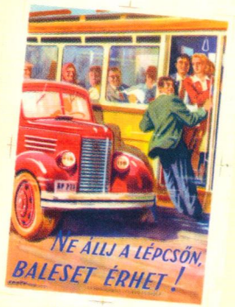
(BSZKRT forgalmi utasítás, 1948. november 9.)

Feltámadás

A munkaidő szabályozása április 4-én és 5-én.

Tekintettel arra, hogy ez évben a felszabadulás április 4-i emlékünnepe nagypéntekre esik, a kormány úgy rendelkezett, hogy a felszabadulás emlékünnepe ez évben kivételesen április 4-én tartassék meg.

(A BSZKRT rendelete, 1947. március 3.)



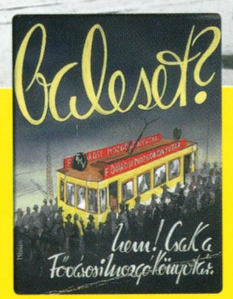
tek!" fejléccel 1946. január 1-jén még pártlapként debütált, egy évvel később már ez lett a hivatalos dolgozói lap, ám a cikkek ugyanabban a hangnemben íródtak, mint korábban. „A szovjet tömegkultúra fontos tényezői az üzemi újságok, melyekben nemcsak termelési problémákkal foglalkozó írások, hanem irodalmi és tudományos cikkek is megjelennek" – olvashatták a BSZKRT-dolgozók a szerkesztői üzenetet, és persze olyan cikkek mellett, mint például a „Szovjetunió baleset-elhárításáról" című vagy a „Gastronom 1" moszkvai csemegeüzlet kínálatának leírása, bőséggel biztosítottak felületet olyan irodalmi remekműveknek is, mint a Sztálinról szóló népköltemények. Ám a Szárnyaskerék mellett más hasonló hangvételű, időszaki kiadványokat is kaphattak a BSZKRT-osok, a javíthatatlan kommunisták a Vörös Villamos hasábjain találhattak kedvükre valót, a fiatalok pedig az Előre Ifjúságból tanulhattak. Az ún. kulturális tevékenység fókuszában is elsősorban a leninista ideológia állt, miközben olyan egyesületek vetették meg a lábukat a cégen belül, mint a Szakszervezeti Ifjúmunkás- és Tanoncmozgalom, a Magyar Nők Demokratikus Szövetsége, a Magyar–Szovjet Társaság, vagy a Partizánszövetség. Ám nemcsak szavakban, tettekben is megmutatkozott, hogy új világ közeleg: az MDP falujáró csoportjának BSZKRT-tagozata például az asztali Petőfi-szobrot és a kerekharaszti iskolát újította fel ingyen. A pártaktivisták nagy hangsúlyt fektettek az oktatásra is, aminek eredményeképp „a legnehezebb szolgálati viszonyok közt dolgozó elvtársak olvasnak, tanulnak, komoly elvi vitákban szélesítik tudásukat."

Hogy miért volt ez ennyire fontos? 1947 végén a BSZKRT az ország második legnagyobb vállalata volt, ahol 18 ezren, egy évvel később – a buszközlekedés újjászervezése után –

pedig már 20 ezernél is többen dolgoztak. És a dolgozók azért nem csak az elvi viták során gazdagodtak. Az 1947 nyarán útjára indított hároméves terv keretein belül a BSZKRT-nál is kiemelten kezelték a szociális kiadásokat, a lakáshoz jutást, a munkáslakások építését, gyermekintézmények és üdülők létesítését. Nyaraltatási akciót is indítottak és 4 napközis gyermekotthont működtettek, Szemlőhegyen, Cinkotán, Soroksáron, Pestszentlőrincen, a százfős Gyulai Pál tanoncotthon is hasonló keretek között működött. A BSZKRT kötelékében egyre több tanítónő, pedagógus és nővér kezdett dolgozni. Sőt, a kisgyermekesek támogatása mellett arra is futotta, hogy „ahol ikrek születtek, ikergyerekkocsit (adnak), mert gondolnak arra, hogy az anya két gyerekkel, kocsi nélkül nem tud boldogulni." A svábhegyi Golf Szálló mellett 1947-ben üdülővé alakították az iszkaszentgyörgyi kastélyt, és Balatonszéplakon is vásároltak egy „sima" üdülőt. Azt nem tudjuk, hogy ki volt az a szerencsés 50 dolgozó,

Könyvtár villamos

A Budapest ostromát követő újjáépítési lázban olyan dolgok megvalósítására is lehetőség nyílott, melyekről korábban csak álmodozni lehetett. Az ún. „mozgókönyvtár" is ezek közé tartozott, hiszen lelkes könyvtárosok már a harmincas években javasolták, hogy az akkoriban igen sűrű fővárosi villamoshálózatot állítsák a közművelődés szolgálatába is. Vagyis ne csak a megszokott villamosok közlekedjenek, hanem olyan speciálisan átalakított járművek, melyek könyvtárként működnek. A kifejezetten nemes célt szolgáló ötletet azonban az illetékesek komolytalannak tartották. Nem így az ostrom után. Vas Zoltán főpolgármester kifejezett parancsára a BSZKRT azonnal a könyvtárosok rendelkezésére bocsátott két villamoskocsit annak ellenére, hogy alig volt épkézláb, forgalomba adható járműve. Valójában persze ez a két, még a 19. században gyártott kocsi is sérült volt, de így legalább belülről nem kellett őket rendbe hozni, megtette néhány könyvespolc.



A startot egy nagyszabású fesztivállal, a Szabad Könyv Ünnepével kötötték össze. A háromnapos rendezvény a baloldali pártok – elsősorban a kommunista – propagandacéljait szolgálta. „A könyv ünneplőinek sorában most ott láthattuk a dolgozókat is. A szállítmányozó munkást, aki a megrakott szekérről ugrott le egy pillanatra, és a villamoskalauzt, hogy könyvet vásároljanak. Nem külsőségekben, hanem lényegében forrt össze a közönség, az író és a könyv, a szabaddá lett betű első ünnepén." Így lelkesedett a Szabad Nép tudósítója, s ennek az ünnepnek volt a zárókkordja a hivatalosan 1. számú Mozgókönyvtárnak nevezett villamos felbukkanása július 23-án, egy héttel később pedig a kettesé. Míg az első a Bosnyák téren és a Béke téren állt az érdeklődők rendelkezésére, a második Kőbányán, a Liget téren és a kispesti villanytelepnél, heti két alkalommal, 3-3 órán át. 1946. január 28-án újabb villamos indult. A 3. számú Mozgókönyvtár Budán, a Török utcában, a Lejtő útnál, illetve Albertfalva-kitérőnél állomásozott.

Gyuri, a vízicsoda

Mitró György úszó egy ezüsttel, egy bronzzal és egy pontszerző, ötödik hellyel tért haza a londoni olimpiáról, egy évben Európa-bajnoki címet is nyert, és Londonban még egy ötödik, pontszerző helyet is elért. Mitró előtt tehát nagy karrier állt, és úgy tűnt, politikailag is „rendben van": vasutas családból származott, háromszorosan volt hadifogoly, s a vállalati sportban sem csak a medencében volt aktív. Egészen 1950-ig. Ekkor a margitszigeti sportuszodában elmondott egy viccet („Tudjátok, miért hívják az Andrássy utat Sztálin útnak? – Azért, mert az Állatkertbe vezet"), miután Mitrót az uszodából egyenesen az Andrássy út 60-ba vitték, de a mozgalomban aktív bátyja közbenjárására kiengedték. Csakhogy bevonták az útlevelét, így a nemzetközi versenyeken nem tudott indulni. 1953-ban abbahagyta az úszást. 1955-ben, az állásából is elbocsátották, mert nem volt hajlandó békekölcsönt jegyezni. Végül textiltechnikusként helyezkedett el, és legfeljebb azzal vigasztalódhatott, hogy 1982-ben a Magyar Úszó Szövetségtől megkapta a Magyarország Örökös Úszóbajnoka címet. 2010-ben hunyt el, 80 éves volt.

aki 1948 nyarán Abbáziában nyaralhatott, de az biztos, hogy hosszú évekig az utolsó magyar turisták között voltak, akik élvezhették a jugoszláv tengerpartot.

Talán mondani sem kell, hogy a szabadidős tevékenységek közül továbbra is a sport vitte a prímet, ahogy azt a Szárnyaskerék 1948. december 15-i számában írták, Apró Antalt idézve: „az üzemi és a szakszervezeti sportmozgalom kiszélesítése, különös tekintettel a dolgozó ifjúságra és arra, hogy a sportmozgalom, melynek feladata az egészséges, életerős nép létrehozása, a honvédelem érdekeit is szolgálja". Viszont a BSZKRT SE történet már korábban véget ért. 1945 után a vállalati sportélet a Magyar Közlekedési Alkalmazottak Szabad Szakszervezetének irányítása alá került, melynek első dolga a klub nevének és színeinek megváltoztatása volt. Az új vezetés az immár Előre SE néven – és bordó-fehér színekben – működő egyesület ars poeticáját is a politikai változásoknak megfelelően módosította.

„A nehézségek ellenére igyekeznünk kell és igyekszünk is a BSZKRT-HÉV és Autóbusz alkalmazottak körében sportéletet teremteni és sportműködést kifejteni, mindezt azonban a szigorú amatőr sport határain belül. A sport, a mi kereteink között nem lehet öncél, hanem meg kell maradnia annak, ami eredetileg volt: a test és a lélek edzésének, felfrissítésének" – olvasható az 1945-ös szakszervezeti „irányelvben", a korabeli tudósító pedig így számolt be mindennek a megvalósításáról: „Az új közlekedési sportegyesület, az Előre működése új tartalmat kapott. Rövid idővel az ország felszabadulása után már pattogott a futball- és a kosárlabda, versenyzők vidám zajától volt hangos a tornaterem, csattogott a bokszkesztyű, döngött a birkózószőnyeg, atlétákkal népesült be a vörös salak".

A kajak-kenu szakosztály tagjai – nők és férfiak – a legeredményesebbek közé tartoztak a negyvenes évek végén, Mitró György úszó Monte Carlóban 1500 gyorson Európa-bajnok, a tömegsport pedig szinte az összes vállalati dolgozót felszippantja: ekkoriban az Előrében 37 labdarúgó-, 29 teke- és 15 asztalitenisz-csapat működik. A csúcs persze az 1948-as londoni olimpia volt, ahol 8 Előre-sportoló is részt vett, ahol Ferencz Károly kötöttfogású birkózásban szerzett bronzérmet, Mitró György pedig egy ezüstéremmel (a 4×200-as gyorsváltó tagjaként), egy bronzéremmel (1500 gyors) és egy ötödik hellyel (400 gyors) tért haza.

TERMÉSZETES SZELEKCIÓ

Noha a háború meglehetős pusztítást végzett a villamosok között, a teljességhez tartozik, hogy a járműállomány java amúgy is megérett a selejtezésre. A kocsik 10 %-a már több mint 50 éves volt, tekintélyes részük két világháborút és pénzügyi összeomlásokat élt meg – 80 %-ukat azonnal selejtezni kellett volna. Az elavult járműveken lassú volt az utascsere, drága a javításuk, magas az áramfogyasztásuk. Az újjáépítés tulajdonképpen együtt kellett járjon egy sor olyan változtatással, amit korábban nem léptek meg, és anyagi okokból valószínűleg nem is tudták volna meglépni.

A belvárosi területeken a hatalmas károk miatt számos helyen nem építették újjá a vágányokat és a felsővezetékeket. A korábban egymással versenyző, vagy a belvárosi kis utcákban kanyargó vonalak felszámolása könnyen védhetőnek tűnt. Főleg azután, hogy egy már 1948-ban végzett nagyszabású utasszámlálásnak az lett a végeredménye, hogy mielőbb meg kell kezdeni a metróépítéseket. Csakhogy ez még nem oldott meg semmit, tervekkel amúgy is dugig voltak az asztalfiókok, a járművek viszont nem fiatalodtak meg lelkesedésből.

Ráadásul a politika által diktált nyomott jegyárak miatt a zsúfoltság mindennapossá vált, mint ahogy az is gyakori látványossággá, hogy az utasok fürtökben lógtak a villamosokról. (Ilyesmi korábban még véletlenül sem fordulhatott volna elő.) Ugyan többször tárgyaltak új kocsik beszerzéséről, ez mindig gyorsan lekerült a napirendről. Pedig az amúgy éppen szovjet jóvátételre termelő Ganz már 1948-ban 3, a háborúban megsérült Stuka villamosból épült, korszerű, távvezérlésű szerelvényt mutatott be. Az elképzelés ugyan jövőbe mutató volt, de a félretett, sőt majdnem feledésbe is merült kísérletről sokat elmond, hogy „Szellem" becenéven vált ismertté.

4 év alatt csupán annyi történt, hogy a BSZKRT 1949-ben 70 vadonatúj pótkocsit vehetett át a győri Magyar Vagon és Gépgyárból, a többit már a cég utódja helyezte forgalomba 1949 októbere után. Az új motorkocsikra viszont egészen 1956-ig kellett még várni! Addig maradt a házon belüli barkácsolás.

Pusztulás Kispesten

A háború utáni első villamosok, pontosabban pótkocsik csak 1949-ben érkeztek Győrből Budapestre, igaz, mindjárt 70-et hoztak. Pedig akkorra már – szó szerint – égetővé vált a beszerzés. 1947. július 25-én ugyanis kigyulladt a kispesti kocsiszín, a tűz során 70 motorkocsi és 6 pótkocsi elégett – ennyi az ostrom alatt sem semmisült meg, a kár meghaladta a 25 millió forintot.

A rendőrség szándékos gyújtogatásra gyanakodott, le is tartóztattak egy részeget a környéken, de elengedték, végül a nyomozást felfüggesztették. Ilyesmi már egy évvel később sem nagyon fordulhatott volna elő, és szinte biztos, hogy az államvédelem talált volna neki megfelelő tetteseket.

Begyógyult egy seb

Hat héttel a kitűzött határidő előtt hárommillió munkaórával elkészült az újjáépített Margit híd, fele szélességben. Néhány nappal előbb vizsgázott a híd, kövekkel megrakott vasúti szerelvényt, autóbuszokat vontattak fel a Dunát átívelő testére. Egyest kapott teherpróbából. Erősebb, teherbíróbb, mint a régi híd. A megnyitás napja Budapest örömünnepe volt, amelyre végeláthatatlan sorokban vonul fel a lakosság, hogy az elsők között lehessenek, akik átmennek az új hídon. A felavatásra megérkeznek a kormány tagjai, majd Tildy Zoltán köztársasági elnök. Elsőnek Labancz András hídmunkás lép a mikrofonhoz, hogy bejelentse annak elkészültét. Megköszöni Gerő Ernő közlekedésügyi miniszternek jóakaratú biztatását, amellyel naponta ott járt közöttük, mert ez adott erőt a hídépítőknek, hogy minden erejük megfeszítésével, a tervezett időnél másfél hónappal előbb elkészüljenek munkájukkal. Széchy Károly, a Hídépítési Osztály vezetőjének beszéde után Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter emelkedett szólásra. Egy perces némasággal, kegyelettel emlékezik meg Veréb István hídmunkásról, aki életét adta az újszülött Margit hídért. Bejelenti, hogy egy éven belül teljes szélességében, régi szépségében megépítik a hidat. Ezután a főváros közönsége nevében Bognár József polgármester köszönettel átveszi a hidat, amelyet Tildy Zoltán avatóbeszédében ad át a forgalomnak. A nemzet elismerését és köszönetét fejezi ki a kitűnő hídépítő gárdának, amely Gerő Ernő miniszterrel az élén, tehetségükkel és munkában való hősies helytállásukkal segítenek a romba döntött ország újjáépítésében. Ezután a megjelentek felvonulnak a hídra, a köztársasági elnök elvágja az utat elzáró nemzetiszínű szalagot, a kormány tagjai kíséretében, mögöttük az ünneplő közönséggel megindulnak Budáról Pestre. Ezzel ismét begyógyult egy, a nácik és nyilasok által okozott seb, a pesti hidak száma négyre emelkedett.

(Filmhíradó, 1947. november)

A nép ellensége

A BSZKRT dolgozók a felszabadulás után hősies erőfeszítéssel újjáépítették a fasiszta hordák által lerombolt közúti villamosvasutunkat, a BHÉV vasutat és az autóbuszüzemet. A három közúti közlekedési üzem háborús kára összértékben mintegy 100 millió pengőre tehető. A borzalmas pusztulásból ítélve mindenki arra számított, hogy Nagybudapesten számottevő közlekedés évekig nem lesz, mégis rövid pár hónap alatt Budapest dolgozóinak határtalan örömére a főbb közlekedési útvonalakon megindult a forgalom. A helyreállítási munkálatok rohamos lendülete megindult már az infláció nehéz időszakában is. A 1947. augusztus 1-jén kezdődő 3 éves gazdasági terv végrehajtásával, melyet a Magyar Kommunista Párt irányított, az újjáépítés újabb lendületet vett. Az új, korszerű autóbusz- és villamoskocsik százait állítottuk forgalomba. Új villamosvonalakat építettünk és 1949. május 1-jére az utolsó roncskocsit is helyreállítottuk. Ma már naponta nem kevesebb mint 1445 villamoskocsit adunk forgalomba.

A szocializmust építjük, és így hazánk gazdasági életében a BSZKRT dolgozók munkája nagy jelentőséggel bír. A termelés minden frontján erős harcot folytat a magyar dolgozó társadalom a selejt lehető legnagyobb mértékű kiküszöbölésére. Szocialista munkaversennyel építjük jövőnket, a nép országát. Ámde meg kell állapítanunk azt is, hogy vannak még szép számmal, akik a dolgozók erőfeszítésének csak haszonélvezői akarnak lenni, és különböző módon igyekeznek a közösséget megkárosítani. A mi munkaterületünkön is találkozunk ennek egy fajtájával: a „potyautassal". Kártékony elem ez, aki meglopja a kalauzt, a viteldíjat megfizető becsületes utast, a dolgozó társadalmat, tehát közellenség. Nem elég azonban csak megállapítanunk, hanem minden célravezető eszközzel harcolnunk is kell ez ellen a selejt ellen. Az előmunkálatokat már elvégeztük: megszámoltuk kocsijainkon a nemfizető utasok számát. A számolás eredménye nagyon kedvezőtlen képet mutat. Megállapítást nyert, hogy a jegy nélkül utazók mintegy 10 millió forinttal károsítanak meg bennünket 1 év alatt. Ez a bevételi kiesés azt jelenti, hogy pld. éventként 50 villamos pótkocsi árát veszítjük el. Vagy ha szociális és kulturális célokra fordíthatnók ezt az összeget, minden BSZKRT dolgozóra 50 forint értékű juttatás esne.

(Oktatási anyag a nemfizető utasok számának megszüntetését célzó akcióhoz, 1949. augusztus 4.)

Az első villamos

Az 1948-ban a BSZKRT műhelyében 3, a háborúban sérült villamosból összeállítottak egy szerelvényt, ami hatalmas sikerrel mutatkozott be az őszi vásáron. A valóban korszerű külsejű szerelvényt azonban a kocsiszínben már Szellem névvel illették, mivel váratlan meghibásodásai miatt azt hitték, természetfeletti erők matatnak a gépben. De a hibák ellenére ez az immár távvezérelt szerelvény példát mutatott. 8 évvel később ugyanis a Ganz gyárban ennek mintájára kezdték meg az ún. UV-villamosok sorozatgyártását, ami az 1960-as években már a budapesti tömegközlekedés legjellegzetesebb villamosává vált.

SZÁZAT, KÉTSZÁZAT

A forint megjelenését követő stabilizációval valamelyest javult a helyzet a fővárosi buszok akkori, szánalmas világában is; 1947-re az időközben előkerült vagy eldugott kocsik helyreállításának köszönhetően már 112 jármű állt a BSZKRT utasainak rendelkezésére. De a hálózat alig haladta meg a 90 kilométert, mindössze 17 viszonylatot sikerült kialakítani év végéig. Ráadásul a házilag újjáépített, a több sebből vérző járműveket egyáltalán nem kímélték, szinte megállás nélkül rótták köreiket. Addigra nyilvánvalóvá vált, hogy az igényeket ilyen garnitúrával a jövőben lehetetlen kielégíteni, így hát döntés született: 200 új buszt kell vásárolni, csakhogy az akkori körülmények között egyedül a nyugati import tűnt reálisnak, ezt még a közlekedési miniszter is elismerte!

Olyannyira, hogy a központi hitelkeretből 700 ezer dollárt (ami később 850 ezerre emelkedett) ajánlott buszvásárlásra a BSZKRT-nak. A dolog pikantériája, hogy ez a miniszter, a kommunista „hídverő" Gerő Ernő volt. Hogy mindez csupán blöff lehetett, jól mutatja, hogy „e nyugati tendert" végül a budapesti Nehézipari Központ (NIK) nyerte el. Igaz, egy centet sem kaptak, viszont beválalták, hogy 1948 végéig elrendezik, hogy elkészüljön 100 új autóbusz. Idehaza.

Lássunk csodát, a MÁVAG-alvázra álmodott egy Tr-5-ös típusú járművet, ami a körülményekhez képest kifejezetten bravúros megoldásnak számított. 1948. január 30-án, a Parlament előtt be is mutatták, mindjárt 5 példányban.

A NIK feliratú – egyesek által így is becézett – kocsikat a MÁVAG-nál 1940-ben készült T 4-es trambusz alapján tervezte Cziráki Vendel és Stróbl Kornél. A 105 lóerős Láng dízelmotorral hajtott, orrmotoros, fa- és fémkaroszszériás busz 60 utast tudott szállítani. Nem mellékes, hogy ezeknél a kocsiknál jelent meg először a két feljárós, pneumatikus, távműködtetésű harmonikaajtó, és ez volt az első hazai modell, ami külföldre is eljutott (a lengyel városokba mintegy 300, Albániába 5 darab). A típusból az év végére már 147 volt a BSZKRT állományában, egy évvel később már 228 ilyen járta az utcákat. Mivel a Nehézipari Központnak sikerült a folyamatos termelést is megszervezni, augusztusban már nemcsak 63 Tr 5-ös autóbusz köz-

A szükséges térköz

A Szabadság hídon haladó 7-es autóbusz és az itt közlekedő villamosvonatok között ez esetben, ha – meg nem engedett módon – a villamoskocsi lépcsőjén is utaznak, általában nincs meg a szükséges térköz, amely mellett az autóbusz a villamost az üzembiztonsági szempontok feltétlen érvényesítésével előzhetné. Az előzés ilyen körülmények között könnyen balesetet idézhet elő. Felhívjuk autóbuszvezetőinket, hogy a Szabadság hidon a balesetek feltétlen megelőzése érdekében fokozott elővigyázattal vezessék kocsijaikat, és az előzést itt, bár az egyébként tilalomba nem ütközik, a fenti körülmények fennforgása esetén ne erőszakolják.

Fentiekre az autóbuszvezetői szolgálatot teljesítő alkalmazottakat kimutathatóan ki kell oktatni.

(BSZKRT rendelet, 1947. június 28.)

Az újjáéledő magyar ipar szükségtelenné teszi

Budapest közlekedésének feljavítása érdekében a Nehézipari Központ dolgozói egy héttel a kitűzött határidő előtt átadták a Beszkárt által megrendelt ötven új autóbusz első öt példányát. Az ünnepélyes átadáson az államfő képviseletében megjelent Dinnyés Lajos miniszterelnök, a kormány tagjai, a Nehézipari Központ, a Beszkárt vezetősége és élmunkásaik küldöttsége. A NIK dolgozóinak képviselői jelentik az autóbuszok határidő előtti elkészültét. Karádi Gyula, a NIK helyettes vezérigazgatója megköszöni a munkásság rendkívüli teljesítményét. Bán Antal iparügyi miniszter hangsúlyozta, hogy az autóbuszok az újjáéledő magyar ipar újabb diadalát jelentik. Florek Gyula, a MÁVAG munkás-vezérigazgatója rámutatott arra, hogy a magyar ipar versenyképessége szükségtelenné teszi a külföldi autóbuszok behozatalát. Bognár József polgármester a főváros közönsége nevében átvette a kocsikat. Szécsényi Ferenc, Beszkárt helyettes vezérigazgató ismertette az autóbuszok újításait. A kettős szélességű ajtók mellett gyorsabb a fel- és leszállás. Ülőkalauz látja el a jegykezelést. A könnyű, rugalmas, csővázas ülések kényelmes utazást biztosítanak. A vezető munkáját megkönnyíti a kapcsolótábla felső elhelyezése és az automatikusan visszaperdülő kormány. Az ünnepélyes átadás után a megjelentek próbautazásra indultak az új kocsikkal.

(Filmhíradó, 1948. február)

Ikarus emelkedik

A mitológiai Ikarosz történetének a vakmerőség a kulcsa, az Ikarus autóbuszgyár létrejöttéhez azonban nem kellett nagy bátorság, hiszen ugyanúgy született, mint oly sok ún. szocialista nagyvállalat: einstanddal, finomabban (durvábban?) szólva, államosítással. A mátyásföldi gyár eredeti tulajdonosai az Uhri testvérek voltak, akik ugyan autóbuszaikkal váltak ismertté, ám a lefoglalt üzemi területen Repülőgépgyár Rt. nevű vállalkozásuk működött a háború idején. Az 1947-ben már állami tulajdonú, és a NIK „akciójának" köszönhetően buszokkal foglalkozó gyár baljós neve 1949. február 8-án vált hivatalossá. De a „keresztelőben" politikai szempontok (vö. Vörös Csillag Traktorgyár, Vörös Október Ruhagyár stb.) nem játszottak szerepet, sőt a leendő nagyüzem az Ikarus Gép- és Fémáru Rt-től örökölte meg a nevét, amelyet rendeleti úton (konkrétan a 3100/1948. számú kormányrendelettel) szintén a matyásföldi gyárba olvasztottak.

Amikor 1949-ben, Mátyásföldön a homlokzatra illesztették az Ikarus Karosszéria és Járműgyár feliratot, voltaképpen a BSZKRT-nak gyártott Tr 3,5 és Tr 5, illetve annak távolsági változata, M–5-ös jelentette a típusválasztékot. Az Ikarus márkanév, illetve a közismert szárnyas embléma csak 1951-ben jelent meg, amikor elkészült a Tr 3,5 és a Tr 5 utódja, az Ikarus 30 és az Ikarus 60 modell.

lekedhetett Budapesten, de a választék is bővült. Az 1948. májusi Budapesti Nemzetközi Vásáron bemutattak ugyanis egy különleges autóbuszt, amit szintén az Uhri Testvérek gyárában (az államosítás utáni Ikarusban) készítettek, s Tr 3,5 jelzéssel gurult ki a szerelőcsarnokból a BNV-re. Ez a kis busz nemcsak Magyarország, de Európa első sorozatgyártású, önhordó szerkezetű autóbusza is volt. (Ami majdnem feledésbe merült, mivel a szakirodalom sokáig a német S 8-ast tekintette világelsőnek.) A sajátos kialakítás a háború utáni anyaghiánynak volt köszönhető, de ez mit sem von le az értékéből. A gépészeti főegységek Rába teherautókból érkeztek, és a motor is egy benzines Rába volt, ami már ekkor sem volt korszerű. A karosszéria építésénél olcsó könnyűfém elemeket használtak, ekkor maradtak el először teljesen a fa elemek, és mindössze 17 ülőhelye volt (álló utasokkal is csak negyvenszemélyesnek számított). Nem csoda, hogy a jármű megjelenése a Tr 5-ösnél sokkal kevésbé sikeredett robusztusra, sőt kimondottan kifinomultnak hatott a Cséfalvay István tervezte kocsi, amelyből az első július 20-án érkezett a BSZKRT-hoz. Az év végén már 17 közeledhetett a társaság vonalain. A következő évben legyártott 60-ból is 49-et a fővárosi cég vett át.

Roncskocsik

Szétszerelik a rossz motort

Nyersolajszivattyúvizsgálat a forgópadon

Szakértelmet és nagy figyelmet igénnyel a főtengely kopásainak mérése

50 fillér, 75 fillér

A sok áldozattal újjáépített nehéziparunk gyárait egyre nagyobb számban hagyják el az új autóbuszok. Így a kőbányaiak évtizedes álmát is valóra tudta váltani a főváros, amivel a dolgos külváros lakói napi egy órás, döcögős villamosút helyett szabadidőhöz, pihenőhöz jutnak. Az új vonalakkal egy időben 50 fillérrel szállították le az autóbusz viteldíját és bevezették a 75 filléres gyermekjegyet is. Végre az autóbusz is a dolgozók közlekedési eszközévé vált.

(Filmhíradó, 1948. szeptember)

Szerelik a kocsiszekrényt

Szóróeljárással fényezik a kocsit a jólismert kék színre

Egymásután gördülnek ki a műhelyből az újjáépített autobuszok, hogy bekapcsolódjanak a Főváros világvárosi forgalmába...

Hegedűs Zoltán: A 200. trambusz *(részlet)*

Óbuda, Angyalföld utcáin végig Csepelszigeten,
a Kőbányai-út kövein, Zuglóban, Pesterzsébeten,
a budaörsi betonút kígyóján, s az Üllői-úton nyílegyenesen
robog az ötvenedik, rohan a századik vígan berregve, a városperemen
nyargal a kétszázadik, s holnap a fellobogózott gyár kapuján
kigördül a külvárosok utcáira az ötszázadik a Terv folyamán.

(1950)

VÖRÖSBE ÖLTÖZIK

Már 1945. június 11-én döntés született arról, hogy a BSZKRT 114 vasúti teherkocsi javításával és szerszámok átengedésével segíti a MÁV-ot, egyúttal „az alkalmazottak körében megnyilvánult az a kívánság is, hogy a munkaversenyben saját vasutunk keretén belül is rész vehessenek." Ez azt jelentette, hogy „az alkalmazottak szabadidejükben és díjazás nélkül kocsivezetői vagy kalauzi szolgálat teljesítését vállalhatják, délután négy órától kezdődően, négy-öt órai időtartamra" – írta Maróti Károly, az alkalmazottak akaratát képviselő üzemi bizottság kommunista elnöke – nyilván a dolgozók kérésére.

A BSZKRT székházában 1945 januárjában megalakult (kommunista) üzemi bizottság fokozatosan próbálta átvenni a társaság irányítását Maróti vezetésével, és aktívan részt vállalni az igazgatóság munkájában is. Ennek ellenére a BSZKRT elfoglalása csak 1948 májusától vett nagyobb lendületet, miután az újjáépítés legnehezebb munkájával megküzdő Szemere helyére „ünnepélyes külsőségek között Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter és Bognár József polgármester jelenlétében iktatták be Nánai Györgyöt".

A váltás nem ment olyan könnyen, mint azt utólag gondolnánk. Hiába futottak be az 1945. októberi, fővárosi választások részeredményei külön telefonon Vas Zoltán polgármester lakására, az itt italozó kommunista elit – köztük Rákosi, Gerő, Rajk és Kádár – megdöbbent, amikor kiderült, hogy a kisgazdák győztek, és saját emberüket, Kővágó Józsefet szánják Budapest élére. Kővágó jól lobbizott a kormánynál, még a BSZKRT támogatására, vagy a városházi tisztviselők fizetésére is sikerült pénzt szereznie. Ám Kovács Béla kisgazda vezető elhurcolása és a Nagy Ferenc miniszterelnök elleni puccs után, 1947 júniusában Kővágó is lemondott, és helyére a kommunisták támogatását élvező fiatal kisgazda politikus, az eddigi legfiatalabb budapesti polgármester, Bognár József került – alig 30 évesen. A hároméves terv 1947. augusztusi rajtja idején a székesfőváros többé-kevésbé folytathatta önál-

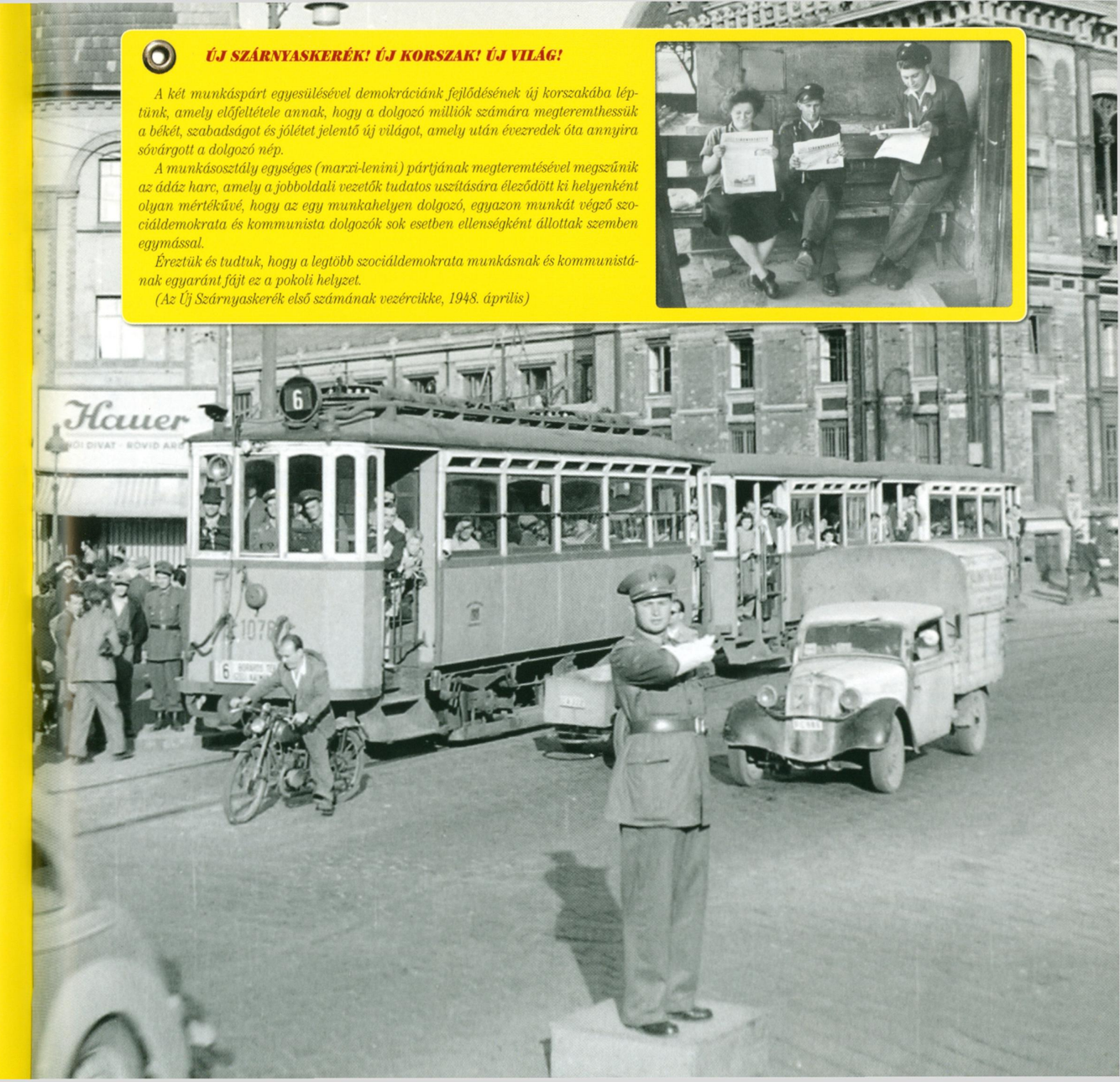
A szennyeslelkű reakció

Az utóbbi hónapok eseményeiből azt látjuk, hogy a reakció úgy bel- mint külföldön elérkezettnek látja az időt, hogy szervezetten lépjen föl mindenütt, elvesztett hadállásainak visszahódítására.

Nekünk, kommunistáknak elöl kell járni a reakció elleni harcban is! Nem mindegy nekünk, dolgozóknak, hogy az újjáépítés eltolódik-e vagy sem! Nem lehetünk közömbösek az ellátásunk javítását akadályozó szabotálásokkal szemben! Nem tűrhetjük, hogy a közhivatalokban a szabotáló korrupció legyen úrrá, és gyengítse demokráciánkat. Ne tűrjük, hogy a munkásegységet megbontsák.

A szennyeslelkű reakció, élén a sváb hercegprímással már odáig ment szemtelenségében, hogy az Üllői úti „szent duma" hatására párszáz „nyálas legénnyel" kimerészkedett az utcára, éltetve a főpásztor „zászlós urat" Szálasival és Imrédyvel együtt. Ugye gyönyörű „Szentháromság!"

(Keresztes Sándor BSZKRT párttitkár cikke az Új Szárnyaskerékben, 1948. december)



ÚJ SZÁRNYASKERÉK! ÚJ KORSZAK! ÚJ VILÁG!

A két munkáspárt egyesülésével demokráciánk fejlődésének új korszakába léptünk, amely előfeltétele annak, hogy a dolgozó milliók számára megteremthessük a békét, szabadságot és jólétet jelentő új világot, amely után évezredek óta annyira sóvárgott a dolgozó nép.

A munkásosztály egységes (marxi-lenini) pártjának megteremtésével megszűnik az ádáz harc, amely a jobboldali vezetők tudatos uszítására éleződött ki helyenként olyan mértékűvé, hogy az egy munkahelyen dolgozó, egyazon munkát végző szociáldemokrata és kommunista dolgozók sok esetben ellenségként állottak szemben egymással.

Éreztük és tudtuk, hogy a legtöbb szociáldemokrata munkásnak és kommunistának egyaránt fájt ez a pokoli helyzet.

(Az Új Szárnyaskerék első számának vezércikke, 1948. április)

ló gazdálkodását, de önállósága egyre szűkült, a központosítás mind erőszakosabb formát öltött.

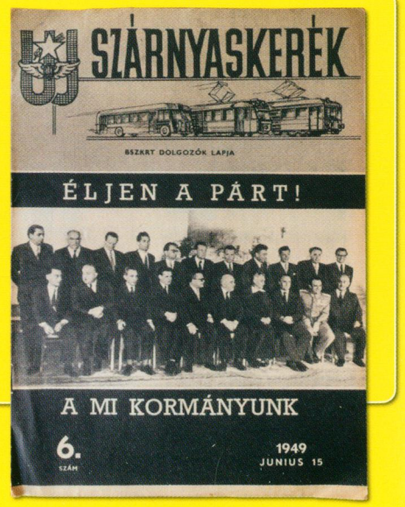
A BSZKRT-ot irányító igazgatóság elnöke a háború után a szociáldemokrata Millok Sándor, miniszterelnökségi államtitkár és hazahozatali kormánybiztos lett, Szakasits Árpád régi elvtársa még az 1910-es évekből. Millok azonban nem volt hithű kommunista, épp ellenkezőleg! Az ő, illetve a kisgazda irányultságú üzemi szervezet „jobboldali, reakciós" megmozdulásait a kommunista párt úgy igyekezett befolyásolni, hogy az igazgatóság egyik alelnökét, Kossa Istvánt, Vas Zoltán emberét próbálták egyre gyakrabban helyzetbe hozni. Kossa, aki villamoskalauzként dolgozott korábban, a Szakszervezeti Tanács főtitkáraként és a Budapesti Nemzeti Bizottság ötfős irányítóbizottságának tagjaként kiváló hátszéllel rendelkezett. Csakhogy Kossa sem viselkedett Rákosiék kesztyűbábjaként: elszánt szakszervezeti vezetőként ellenezte a mozgalom (kommunista) pártellenőrzését is, mégis felfelé bukott: 1948 májusától a Nehézipari Minisztérium élére került. Millokot két hónappal korábban, márciusban kizárták a szociáldemokrata pártból, így az ő fővárosi szerepvállalása is véget ért. A balos kellemetlenkedők eltávolítása után, 1948. április 24-én a kommunista és a szociáldemokrata párt BSZKRT-os üzemi szervezetei is egyesültek, az év végére már a dolgozók 43,5 %-a volt párttag. Ugyanekkor megkezdték a budapesti magánüzemek államosítását, majd az 1949. évi X. törvénnyel előírták, hogy a főváros részvénytársaságait községi vállalattá kell alakítani, ami a gyakorlatban szintén államosítást jelentett, a főváros költségvetését pedig beolvasztották az állami költségvetésbe.

Budapest élén Bognár Józsefet egy munkáskáder váltotta. Pongrácz Kálmánt a Ganz gyárból – állítólag tiltakozása ellenére – jelölték Budapest polgármesterének, pontosabban tanácselnökének, ugyanis Pongrácz kinevezésétől kezdve megszűnt a polgármesteri titulus, ahogy a klasszikus értelemben vett polgárság is. E totális kommunista hatalomátvétel után a BSZKRT napjai meg voltak számlálva.

Néppel a népért

Minket, Beszkártistákat a IV. 30-án lezajlott tisztavatás a Kossuth Akadémián igen nagy örömmel, büszkeséggel töltött el, mert közülünk kikerült három kalauz elvtársat avattak tisztté. A főtiszti tanfolyamon Dimitrievics Szilárd és Ligárt Vilmos kitűnő eredménnyel mint századosok végeztek. A törzstiszti tanfolyamon pedig Balogh József elvtárs, aki mint osztályelső, ezredesi ranggal került ki a tanfolyamról. Ez kell, hogy buzdítsa fiatalságunkat a hadsereg iránti szeretetre, nyitva áll a lehetőség a munkásosztály hű fiai előtt, csak tanulniuk kell. A felavatottak százai, a gyárak, a munkapadok mellől jött munkásokból lettek tisztekké avatva a tanfolyam elvégzése után. Új rend építésének, hazánk függetlenségének, békéjének hű védelmezői ők. A Ludovika-kert még soha ilyen történelmet formáló eseménynek tanúja nem volt. Ott, ahol évtizedek alatt a Horthy-rezsim dzsentri katonatisztjeit avatták, kik a földbirtokosok, tőkések sarjai, a nép ellenségei voltak, helyettük a munkában, az újjáépítésben megedzett, üzemekből, a földektől, tehát a nép soraiból jöttek. Néppel a népért élnek, és ha kell, meghalnak, hűek lesznek osztályukhoz, a néphez és hazájukhoz.

(Új Szárnyaskerék, 1949. június)



Leng-lobog a zászlók...

Leng-lobog a zászlók színes sokasága
Eljött szép hazánkba a világ ifjúsága
Jöttek napkeletről – északról és délről
Nyugati tengerek viharos mentéről.

Eljöttek miközénk, messze földről jöttek
Békesség honába az ifjú küldöttek.
Megvédjük a békét – ez a jelszó máma
Hitet tesz mellette a világ ifjúsága.

Egymásnak nyújt kezet a sok ifjú ember
Nemes versengésbe alkot, újat termel.
Béke mesterművét építik a kezek
Amíg csodálkozva járják Budapestet.

Vasfüggöny meséje szétfoszlott a légbe
Meggyőződött róla a világ ifjú népe
Kultúra, sport terén mi az élen járunk
Építve hazánkat, csodára nem várunk.

Akit rosszat mondtak és elhitték rólunk
Azoknak üzenjük – azokhoz így szólunk:
Magunk erejéből állt talpra ez ország
Itt dolgozók élnek nem herék, nem lomhák.

Legyen szószólója annak amit láttak
Az ifjú küldöttek, kik közöttünk jártak.
Hirdesse igazunk nyolcvan nemzet népe
Vesszen a háború és éljen a béke!

(Sass János BSZKRT-asztalos verse az Új Szárnyaskerékben, 1949. augusztus)

BALESETI KLINIKA

A BSZKRT szétrobbantása után az autóbusz üzemeltetésre is önálló vállalatot hoztak létre. A működését október 1-jén kezdő Fővárosi Autóbusz Községi Vállalat (FAKV) kezdetben csak a BSZKRT „hagyatékot" gondozta, valamint a Taxibusz nevű cégtől örökölt Nagyvárad tér–Pestszentlőrinc és Csepel–Pesterzsébet–Kispest vonalat. De miután 1950. január 1-jén megalakult Nagy-Budapest, bővült a profil: gondjaira bízták a távolsági buszozással foglalkozó MÁVAUT-, valamint azokat a megmaradt, BART-kezelésben lévő járatokat, melyeket nem happolt el még a háború előtt a BSZKRT.

A látványos és harsány átszervezés azonban nem azt jelentette, hogy elhárult minden akadály a „pompás buszozás" elől. Hiába érkeztek a vártnál nagyobb számban új járművek, az alkatrész- és üzemanyaghiány korántsem oldódott meg, igaz, az illetékesek ekkor már más rekordadatokat közöltek. Például azt, hogy több mint háromezren dolgoznak a BSZKRT buszágazatában, annyian, ahányan soha előtte, sőt ekkor már annyi busz volt a fővárosban (közeledtek a 400-hoz), amennyire korábban ugyancsak nem volt még példa. Ennek akár örülni is lehetett volna, ám az 1949-es statisztika azt is mutatta: 466 buszos baleset volt, ami negatív rekordnak számított a fővárosi buszozás addigi történelmében. Korábban ennek a számnak a fele is sokkoló lett volna. A helyzetet tovább rontotta, hogy a Tr 3,5-ös buszokról kiderült, hiába számítanak korszerűnek, ha különben életveszélyesek. Mivel benzinmotorosok voltak (az utolsók a fővárosi buszozás történetében), nemcsak sofőrrel, de tűzoltóval is „fel kellett volna szerelni" ezeket, hiszen gyakran gyulladtak ki.

Nem csoda, hogy a Tr 3,5-ös gyártása ezzel az epizóddal fejeződött be. Az utódnak kijelölt, már Ikarus névre hallgató 30-as típusból az első 13 kocsi 1951-ben állt forgalomba, az akkor már Fővárosi Autóbuszüzemre (FAÜ) rövidített vállalat járatain, majd egy évvel később megjelent a háború előtti kocsikat – később pedig a Tr 5-ösöket – kiváltó, nagyobb befogadóképességű Ikarus 60-as, amely a korszak meghatározó típusává vált.

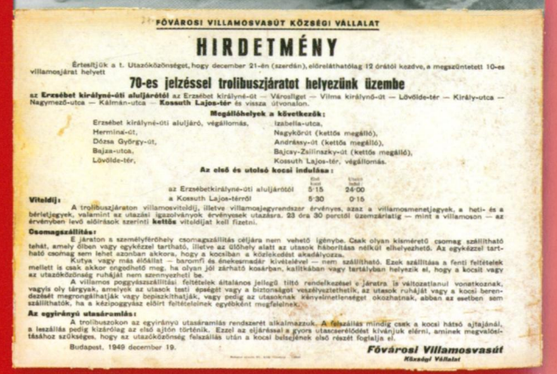
Kizárólag sík területen

1949. szeptember 25-én, fékhiba miatt elszabadult egy Tr 3,5 a budakeszi 22-es vonalán, és ez, ami 12 ember halálát okozta. Ez pont egy héttel a FAKV megalakulása előtt történt. A típust ideiglenesen kivonták a forgalomból, és csak hónapokkal később közlekedhetett újra, kizárólag sík területen, roppant szigorú vezetési feltételek mellett, minimálisra csökkentett sebességkorlátozás betartásával.

SZÜLETÉSNAPI ZSÚR

A világháború befejezése után, már 1945. augusztus 6-án napirendre került a trolibusz-kérdés: Millok Sándor egyebek mellett a „trolley jelentőségéről” is szólt, de nem csak ő volt az egyetlen, aki a lenullázott villamospályákat látva, az olcsóbban kivitelezhető trolibuszoktól várta a csodát. Ráadásul új barátunk, a Szovjetunió troli-nagyhatalomnak számított, mindjárt érthető, hogy a szükség szülte kényszer, miként vált politikai kérdéssé. Ennek ellenére 4 évig álmodozáson kívül semmi nem történt, a BSZKRT-nak még arra sem volt forrása, hogy az óbudai vonalat újjáépítse, pedig a járművek viszonylag épen átvészelték a háborút. Csak 1949 májusában küldtek delegációt Moszkvába trolibuszt vásárolni, az üzletet még a BSZKRT-osok kötötték meg. De amikor – az addigiakhoz képest villámgyorsan – 1949 októberének végén, a Nyugati pályaudvarra megérkezett 26 MTB 82-es típusú szovjet jármű, már az új villamos vállalat emberei vehették azokat át. Két hónap sem telt el, hogy meginduljon a troliforgalom Pesten, az egykori 10-es villamos vonalán, a Kossuth tér és az Erzsébet királyné útja között. A járat a 70-es számot kapta, amit Sztálin születésnapja ihletett: a vonalat a generalisszimusz 70. születésnapján, 1949. december 21-én adták át, az első kocsikra még a vezér arcképét is felszerelték.

A nagy sikerre való tekintettel trolit terveztek a Fiumei útra, a Rottenbiller utcába, a Podmaniczky utcába, a Népszínház utcába, de a teljes Hungária körútra, a Gyömrői útra, az Erzsébet királyné útjára, még a Rákóczi útra is. A tervek szerint pár éven belül a belső kerületek mellett Kőbányán, Újpesten, Rákospalotán, Kispesten, Csepelen, Pesterzsébeten is lett volna troli. Hát nem lett több mint 60 alatt sem, és a megvalósultak között sem volt olyan vonal, amit az 1950-es terv határidejére adtak volna át.



FŐVÁROSI VILLAMOSVASÚT KÖZSÉGI VÁLLALAT

HIRDETMÉNY

Értesítjük a t. Utasközönséget, hogy december 21-én (szerdán), előreláthatólag 12 órától kezdve, a megszüntetett 10-es villamosjárat helyett

70-es jelzéssel trolibuszjáratot helyezünk üzembe

az **Erzsébet királyné-úti aluljárótól** az Erzsébet királyné-út — Városliget — Vilma királyné-út — Lövölde-tér — Király-utca — Nagymező-utca — Kálmán-utca — **Kossuth Lajos-tér** és vissza útvonalon.

Megállóhelyek a következők:

Erzsébet királyné-úti aluljáró, végállomás,
Herminá-út,
Dózsa György-út,
Bajza-utca,
Lövölde-tér,
Izabella-utca,
Nagykörút (kettős megálló),
Andrássy-út (kettős megálló),
Bajcsy-Zsilinszky-út (kettős megálló),
Kossuth Lajos-tér, végállomás.

Az első és utolsó kocsi indulása:

	Fel.	Vissz.
az Erzsébetkirálynő-úti aluljárótól	5:15	24:00
a Kossuth Lajos-térről	5:30	0:15

Viteldíj: A trolibuszjáraton villamosviteldíj, illetve villamosjegyrendszer érvényes, azaz a villamosmonetajegyek, a heti- és a bérletjegyek, valamint az utazási igazolványok érvényesek utazásra. 23 óra 30 perctől üzemszünetig — mint a villamoson — az érvényben levő időbérletek szerinti **kettős** viteldíjat kell fizetni.

Csomagszállítás: E járaton a személytérőhely csomagszállítás céljára nem vehető igénybe. Csak olyan kisméretű csomag szállítható tehát, amely ölben vagy egyébként tartható, illetve az ülőhely alatt az utasok kényelmének és biztonságának sérelme nélkül elhelyezhető. Az egyszerre szállítható csomag sem lehet azonban akkora, hogy a kocsiban a közlekedést akadályozza.

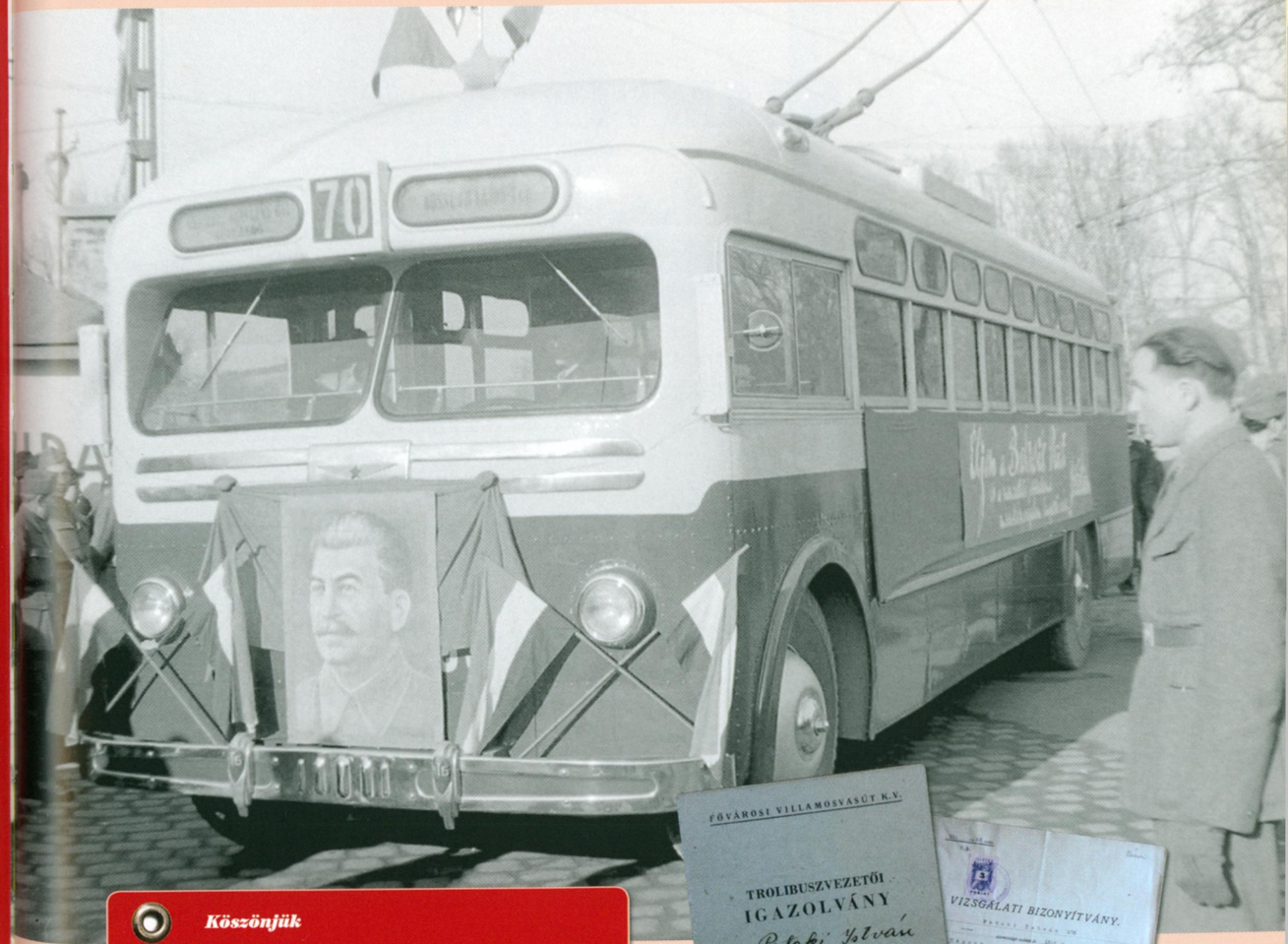
Kutya vagy más élőállat — baromfi és élelmiszerádár kivételével — nem szállítható. Ezek szállítása a fenti feltételek mellett is csak akkor engedhető meg, ha olyan jól zárható kosárban, kalitkában vagy tartályban helyezik el, hogy a kocsit vagy az utasközönséget ruháját nem szennyezhetik be.

A villamos poggyászszállítási feltételek általános jellegű tiltó rendelkezést s járatra is vektozatlanul vonatkoznak, vagyis oly tárgyak, amelyek az utasok testi épségét vagy a biztonságát veszélyeztethetik, az utasok ruháját vagy a kocsi berendezését megrongálhatják vagy bepiszkíthatják, vagy pedig az utasoknak kényelmetlenséget okozhatnak, abban az esetben sem szállíthatók, ha a kézipoggyász ezért feltételeinek egyébként megfelelnek.

Az egyirányú utasáramlás: A trolibuszokon az egyirányú utasáramlás rendszerét alkalmazzuk. A felszállás mindig csak a kocsi hátsó ajtajánál, a leszállás pedig kizárólag az első ajtón történik. Ezzel az eljárással a gyors utascserélődést kívánjuk elérni, aminek megvalósíthatóhoz szükséges, hogy az utasközönség felszállás után a kocsi belsejének első részét foglalja el.

Budapest, 1949 december 19.

Fővárosi Villamosvasút
Községi Vállalat



FŐVÁROSI VILLAMOSVASÚT K.V.

TROLIBUSZVEZETŐI IGAZOLVÁNY

Név: Palaki István

678. sz. kocsivezető részére

Állomáshelye: Rákosi

VIZSGÁLATI BIZONYÍTVÁNY

Köszönjük

Hálásan köszönjük azt a baráti támogatást, melyet az élenjáró szovjet ipar által termelt trolleybuszokkal nyújtott fővárosunk közlekedésének. Fogadjuk, hogy a termelés, az elméleti továbbképzés és az éberség frontján való százszázalékos helytállásunkkal erősítjük népköztársaságunkat s ezzel a béketábor töretlen arcvonalát.

(A trolibuszvezetők üzenete Sztálinnak, 1949. december 21.)

SZÁMVETÉS

A villamosvonalakon a BSZKRT helyére lépő Fővárosi Községi Villamos Vállalat (FVKV, később Fővárosi Villamos Vállalat, FVV) történetének első fele az addigi budapesti villamosközlekedés mélyvízi evezése volt. Leginkább a trolibuszhálózat kiépítését erőltették, ellenben a már működő, és használatba vett villamoshálózatot nagy ívben elkerülte bármiféle újító szándék. 1956-ig szinte kizárólag pótkocsik beszerzése volt napirenden, a 46 féle villamosból álló járműparkot pedig néhány világvárosban akár mozgó közlekedési múzeumként is működtethették volna. Az ésszerűség helyébe a gyanakvás lépett – erről leginkább azok a BSZKRT-os szakemberek tudnának mesélni, akiknek a munkáját teljesen ellehetetlenítették, és még örülhettek is, ha ennyivel megúszták –, de az utasok is a racionalitás mellőzését érzékelhették: csúcsforgalom idején már azért is ádáz küzdelmet kellett vívniuk, hogy egyáltalán felférjenek a 130–140 %-os kihasználtsággal közlekedő roncs-villamosokra.

Csörömpöl? Kopjon le!

1949-ben még a BSZKRT égisze alatt a 2-es villamos pályáját módosították: az Akadémia utcában lévő vágányokat áthelyezték a Széchenyi rakpartra, hogy aztán a Lánchíd hídfője alatt – a háború előtt tervezett gyorsvasút már megépített aluljáróján áthaladva – érkezzen vissza az eredeti vonalszakaszra. Jellemző, hogy ezt a lépést azért kellett megtenni, mert a kommunista párt székháza akkoriban az Akadémia utcára vetette súlyos árnyékát, és az ott dolgozókat zavarta a csörömpölő villamos zaja.

Nem csoda, hogy ilyen körülmények között a meghibásodások is mindennapossá váltak – különösen esők idején és a téli hónapokban, a szigetelés hiányosságai szinte állandó veszélyforrást jelentettek, a korhadó, favázas kocsikban sokszor érezhette úgy az akkori utas, mindjárt összedől az egész. Noha érkeztek új pótkocsik és a hálózatfejlesztésben történt „ez-az", az újdonságok elsősorban a nehéziparra hangolt üzemi területek megközelíthetőségével függöttek össze.

Az már az FVKV nevéhez fűződik, hogy 1950. május 1-jére befejeződött a Nyugati pályaudvar környékének rendezése, ami egyebek mellett azt eredményezte, hogy a Balzac–Visegrádi–Kádár utca kampójába egy hatalmas villamos végállomást építettek. Ettől kezdve innen indultak a villamosok az angyalföldi és az újpesti gyárakba. De innen startolt 1950. november 7-én a vadonatúj Sztálin-hídra álmodott 33-as villamos is, ami a 70-es troli mellett a szocialista számmágia másik tán kevésbé közismert viszonylatjelzése. Az Óbudára közlekedő járat azért kapta a 33-as számot, mert 1950. november 7-én éppen 33 éves volt a szentnek kikiáltott nagy októberi szocialista forradalom. Ekkor már hivatalosan a BSZKRT nevét sem volt illendő kiejteni, ám a köznyelvben még sokáig tartotta magát a „beszkártos" jelző, ha a fővárosi tömegközlekedés dolgozói kerültek szóba.

Örvös Lajos:
A trolleybusz útja

Az első próbautakat
teszi. A mi utcánkból látni:
halkan, citromsárgán gurul
mintha csak az áram dudolna
lemezein s fölötte lomha
gesztenyefák ága kinyul…
Most minden ember azt lesi
Hogyan kanyarog, hogyan fékez?
A környékünkön úgy megszokták,
mintha mindig mienk lett volna
itt, ahol tölcsért vájt a bomba
napról napra szebb lesz az ország.
Mi jól emlékezünk pedig,
Nemrég itt a Lövölde-téren
vagy harminc halottat kiástak,
(ahol most a trolleybusz fordul)
megálltunk és a bódékon túl
elindultunk csendben a fáknak.
Ott feküdt szürkén, rongyosan
Petákné is, a viceasszony,
fia kiment a térre éjjel,
ahonnét elvitték az anyját,
az ő ruháját nem a hangyák,
a Horthy-rendszer tépte széjjel.
Itt suhan percenként a szép
trolleybusz és micsoda gazság,
hogy a pompás átadáson
Petákné, több ház mosónője,
nem süppedhet bőrfotöjbe,
hogy kint egy új világot lásson.
Váltana ő is egy szakaszt
s a fasorban, hol bárók éltek,
meredten hegyezné fülét
a kollegisták énekére
s vörös kezét húzná szemére,
mert látja: föltámadt a nép.
Ezt látjuk környékbeliek,
mi is, majd ott a bőrülésről,
mikor halkan, egy gombnyomásra
elsuhanunk az iskola, könyvtár
mellett, mely mind új képet öltött már
s tavaszt hoz őszi utazásba.

(1949.)

KRÓNIKA

1914. augusztus 1.
Három nappal az I. világháború kitörése után elrendelik, hogy a katonák ingyen utazhatnak a fővárosi villamosokon.

1914. augusztus 12.
Az 1903-ban átadott Erzsébet hídon hosszú vita után végül a BKVT alsóvezetékes vonalat épít ki – a hídon át új vonalat indít az Astoria és a Döbrentei tér között.

1914. október 16.
A BVVV a Veres Pálné utcából ugyancsak az Erzsébet hídon át a Hadnagy utcáig nyitja meg új vonalát. Ezt a szakaszt a két konkurens cég közösen használhatta.

1915. február 1.
A katonák már nem, de a sebesültek továbbra is ingyen utazhatnak a budapesti villamosokon. 20 kocsit alakítottak át ilyen célra, melyek segítségével közel egymillió beteg, sebesült katonát szállítottak a vasútállomásokról a hadikórházakba. A BKVT és a BVVV is saját hadikórházat létesít, de villamosaik fát, cementet, szögesdrótot is szállítanak a budapesti erődítési munkákhoz.

1915. március 1.
Elindul az első budapesti autóbusz.

1915. október 10.
A BKVT vonalain 24 női kalauz lép szolgálatba. Őszre közel 600-an vannak, 1917 októberére a budapesti villamos alkalmazottaknak már közel fele nő.

1917. április 10.
Leállítják a pesti buszközlekedést.

1917. október 20.
Megalakul a Magyarországi Villamos és Helyiérdekű Vasúti Alkalmazottak Országos Szövetsége (VAHOSZ). „…a BKVT vezérigazgatója és 17 igazgatósági tagja 1,25 millió koronát kap évente, majdnem annyit, mint ezer alkalmazott" – foglalja össze a lényeget Szakasits Árpád. Landler Jenő így fogalmaz: „… tilalom ellenére mégis 20 ezer tagot számlál a vasutasok szabad szakszervezete, és a villamos alkalmazottak a mai impozáns erőkifejtésükkel … megmutatták, hogy nem akarnak tovább rabszolgák lenni."

1918. június 27.
A kormány betiltja A Villamos című lapot.

1918. október 31.
Károlyi Mihály alakít kormányt.

1918. november 2.
A minisztertanács úgy dönt, hogy a tulajdonjog elismerése mellett a villamoscégeket és a helyi érdekű vasutakat birtokba veszi (BKVT, BHÉV, BURV, BVKV, BLVV, FJFVV), kezelésüket a fővárosra bízza. A cégeket a Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) veszi át, melynek tulajdonosa „Budapest székesfőváros közönsége".

1919. március 21.
Kikiáltják a Tanácsköztársaságot.

1919. március 26.
Az új hatalom minden 20 főnél több embert foglalkoztató üzemet köztulajdonba vesz. Ennek köszönhetően az állami vállalattá vált BEVV-hez kerül a fogaskerekű és a sikló is. A vállalat működését direktórium felügyeli.

1919. május 1.
Az „első szabad május elseje" tiszteletére üzemszünetet rendelnek el és számos villamost vörösre festenek.

1919. augusztus 1.
A Tanácsköztársaság bukása.

1919. augusztus 3.
Harrer Ferenc Budapest polgármestereként és Sajó László a BEVV ügyvezetőjeként a Külső Jászberényi útra, a pótkávégyárhoz utazik, hogy a román hadsereggel tárgyaljon. A város átadását nem írják alá, ám közben Kispest felől bevonulnak az első román egységek a fővárosba.

1919. augusztus 4.
Augusztus 19-ig a külterületeken teljesen leállítják a forgalmat, a város belső részein este 8 óra után üzemszünet.

1919. augusztus 7.
A BEVV-nél működő direktóriumot megszüntetik, a korábbi cégek vezetőiből ötfős vezetői kart hoznak létre, melynek élére dr. Tormay Géza miniszteri osztálytanácsost nevezik ki miniszteri biztosnak. Az ideiglenes vezetés augusztus 20-án igazgatósággá alakul át.

1919. augusztus 15.
Takarékosság miatt 12 viszonylatot szüntetnek meg.

1919. szeptember 1.
A menetjegyek ára a kétszeresére emelkedik. Az infláció miatt 1922. december 17-ig még 10 alkalommal drágultak a jegyárak.

1919. november 21.
Újabb 11 viszonylatot szüntetnek meg és 9 útvonalát módosítják a szükséges takarékossági intézkedések jegyében. November 20–21-én a BKVT járművei egyáltalán nem indulnak el.

1919. november 10.
A román haderő elfogadja, hogy napokon belül megkezdi Budapest elhagyását.

1919. november 16.
Horthy Miklós bevonulása Budapestre.

1919. november 25.
A régi, bonyolult jegyrendszert a BEVV egységesíti. Az addig 82 féle jegy helyett 4 jegyfajtát vezetnek be.

1919. december 25.
A szénhiány miatti energiakorlátozásnak köszönhetően leáll a forgalom. Ebben az időszakban – több mint egy évig – számos alkalommal kell bevezetni különféle korlátozást a villamosközlekedésben.

1920. január 5.
Bérletjegyeket rendszeresítenek a budapesti villamosokra.

1920. február 8.
Március 15-ig csak 9 és 15 óra között közlekednek a villamosok, de a kényszerintézkedések ezzel nem érnek véget. Még ez év karácsonyán sincs komolyan vehető, menetrend szerinti közlekedés.

1920. március 1.
Horthy Miklós a Magyar Királyság kormányzója.

1920. április 8.
Utolsó útjaikat teszik meg az esti omnibuszjáratok a budapesti pályaudvarok között.

1920. szeptember 1.
Sipőcz Jenő lesz Budapest polgármestere.

1920
A budapesti villamosok éves utasszáma 280 millió. Az év végén 57 viszonylat közlekedik, 17-tel több, mint egy évvel korábban.

1921. július 1.
A BEVV-ből kiválik a BHÉV.

1921. május 5.
Miniszterelnöki rendelettel megkezdik a BEVV felszámolását és a 6 korábbi cég (BKVT, BVVV, BURV, BLVV, BVKV, BHÉV) jogainak rendezését.

1921. szeptember 24.
A főváros újraindítja a budapesti autóbusz-közlekedést.

1922. december 27.
Megalapítják a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaságot (BSZKRT), és az első közgyűlésen megválasztják annak vezetőit. A vállalat első vezérigazgatója Rényi Dezső ny. alpolgármester, elnöke Sipőcz Jenő, Budapest polgármestere. A szakmai vezetést vezérigazgató-helyettesként az a Sztrókay István képviseli, aki korábban kidolgozta a társaság megalapításának feltételrendszerét, az összevonások utáni műszaki rekonstrukciót, a budapesti villamosközlekedés egységesítését és a felsővezetékre való teljes áttérést. A cég részvényeinek 100%-a fővárosi tulajdon.

1923. január 1.
Szétválik az omnibusz- és az autóbuszüzem. A fővárosi buszos cég nem a BSZKRT, hanem a Székesfővárosi Autóbusz Üzem (SZAÜ). Az előző évben a működő 12 omnibusz még 820 ezer utast szállított.

1923. január 1.
A főváros felmondja a BKVT és a BVVV területhasználati engedélyét.

1923. május 1.
Megszűnik a villamosközlekedés Sopronban. A két világháború között csak a „leghűségesebb városban" zártak be villamosüzemet a trianoni Magyarországon.

1923. augusztus 3.
A főváros megváltási szerződést ír alá a BKVT-val és kifizeti a megváltásért járó összeget. Az FJFVV összes részvénye mellett a BURV részvénytöbbsége is a fővárosé lesz. Még augusztus 3-án a BVKV tulajdonjogát a cég vonalait kezelő BHÉV ugyancsak átadja.

1924. február 16.
A főváros megváltási szerződést ír alá a BVVV-vel, melynek részvénytöbbségét már 1911-ben megszerezte. A cég érdekkörében működő BLVV is a főváros irányítása alá kerül.

1924. február 24.
A villamos jegyár eléri a 2000 pengőt. Egy hónappal később pedig már meghaladja a háromezret is.

1924. május 31.
Átadják a Nyugati pályaudvarnál a nagykörúti összekötő vonalat.

1924. szeptember 27.
Elindult a buszközlekedés Lánchídon át Pest és Buda között.

1924. október 31.
Megszűnik az alsóvezetékes rendszer Budapesten. A legnagyobb engedélyezett menetsebesség 18 km/h.

1925. március
Az átszállójegy ára 3500-ról 3000 koronára csökken, annyiba kerül, mint egy vonaljegy.

1925. szeptember 26.
Elkészül az új lóversenytéri vonal, a BSZKRT első „saját" villamosvonala.

1925. október 25.
A farkasréti vonalon befejezik a második vágány építését.

1925
A BSZKRT villamosain 224 millióan utaztak. A Székesfővárosi Autóbuszüzemnek mindössze 16 autóbusza volt, közel 5 millió utassal.

1926. június 28.
Egy órán belül háromszori átszállásra jogosító jegyet vezetnek be.

1926. augusztus 20.
Elindul a buszközlekedés a Margitszigeten. A kocsik az Erzsébet térről indultak.

1926. augusztus 30.
A Ferenc József tér és a Kossuth Lajos tér között a rakparti vágányokat az Akadémia utcába helyezik át, megkönnyítve, hogy a Parlament környékét, illetve az itt lévő hivatalokat könnyebben lehessen autóval megközelíteni.

1926. szeptember 30.
A fogaskerekű a főváros tulajdonába kerül, majd az a BSZKRT koncessziójába. A koncessziós engedély 2013. január 1., hajnali 5 óráig engedte a cégnek a fogas hasznosítását.

1927. február 26.
Az Erzsébet híd budai hídfője és a Szent Gellért tér között is járnak villamosok, így Budáról a Rákóczi út felé lehet már közlekedni.

1927. május 2.
A Nagyvárad téren átadják a forgalomnak az Üllői úti összekötő vonalat.

1927. november 6.
A Parlament közelében felállítják a Kossuth-szobrot. A térrendezés miatt az itteni vágányokat áthelyezik.

1928. január 10.
Megalakul a Budapesti Autóbusz-közlekedési Rt., a BART.

1928. április 10.
Megszűnik a margitszigeti lóvasút.

1928. április 23.
Összekötő vágányt létesítenek az Aréna úton.

1928. május 2.
A fővárosi közgyűlésben döntés születik 100 új autóbusz vásárlásáról.

1928. július 25.
A BHÉV buszokat indít a Dunakanyarba, a szentendrei HÉV „meghosszabbításaként".

1928. szeptember 24.
Megindul a buszközlekedés a Ferenc József hídon.

1928. október 5.
Elkészül a belső és külső Jászberényi úti összekötő vágány.

1928. október 15.
Az Erzsébet hídon és Csepelre a Kvassay hídon át is buszok közlekednek.

1928. október 23.
A BSZKRT bemutatja a sajtónak az új villamost, amelyen a peron a kocsik közepén helyezkedik el.

1929. április 30.
Utoljára közlekedik emeletes busz a fővárosi menetrend szerinti forgalomban.

1929. június 18.
Óbudán a Tavasz utcában második vágányt építenek.

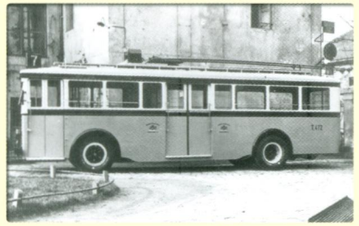
1929. július 2.
Elindul a villamosított fogaskerekű. Az 1874-ből származó első gőzmozdonyt a Közlekedési Múzeumnak adják át. A BSZKRT által beszerzett kocsik egészen 1973-ig közlekedtek.

1929. november 5.
Utoljára közlekedik omnibusz Budapesten, a Villányi úton. Másnap átveszi helyét a villamos.

1929. november 7.
Megszűnnek a BART városi járatai, a buszos cég ettől kezdve az agglomerációs közlekedésre koncentrál.

1929. november 15.
A Szarvas csárda és a Vecsési határ között is lehet villamoson utazni, bár a vonalat még mindig szentlőrinci HÉV-nek hívják.

1929. november 16.
Meghosszabbítják a Budaörsi útig a Szent Imre herceg úti vonalat.



1930. június 24.
Az új bánhidai erőműnek köszönhetően a budapesti villamoshálózat áramellátását fokozatosan az országos hálózatból biztosítják a korábbi „házi" áramtermelés helyett.

1930. november 11.
Villamosvonal létesül a Budaörsi út és a Déli pályaudvar között.

1930. november 15.
Átadják a főváros első buszgarázsát a Szent Domonkos utcában.

1930
Az előző évi rekordbevétel (260 668 pengő) után a BSZKRT-kocsikon való hirdetésekből befolyó pénz a válság hatására csökkenni kezd. Ugyanekkor végzik el az első nagy vágány-középrehelyzést is a fővárosban, a Rákóczi úton. A BSZKRT villamosain 258 millióan utaztak ebben az évben, a földalattin 3 millióan, az autóbuszokon közel 24 millióan.

1931. december 4.
Sipőcz Jenő polgármester bemutatja a BSZKRT és a SZAÜ egyesítéséről szóló tervezetet.

1932. január 1.
A BSZKRT kezelésébe kerül a sikló.

1932. január 25.
A Nagykörúton elindulhat az autóbusz-forgalom, megtörve a villamos addigi kizárólagosságát.

1932. június 10.
A buszos cég, a SZAÜ ügyvitelét a BSZKRT-ra bízzák.

1932. június 20.
Sematikus térképet ábrázoló jegyeket vezetnek be. A kalauz a jegyen a felszállás helyét és idejét, valamint az átszállásokat lyukasztja.

1932. július 1.
A BSZKRT átveszi az autóbusz-közlekedést, így a busz és a villamos többé már nem konkurens, hanem egymást kiegészítő szolgáltatás.

1932. október 3.
A Rákóczi úti villamossal párhuzamosan, az Aggtelek, Bezerédi és Légszesz utcákban kanyargó villamost megszüntetik.

1932. november 18.
Elkészül a nagyvásártelepi vonal.

1932. december 31.
A 10 éves BSZKRT 9416 dolgozót foglalkoztat.

1933. július 10.
Felszámolják a belvárosi utcákban (Deák tér–Erzsébet tér–Október 6. utca–Szabadság tér–Hold utca-Szemere utca) kanyargó villamosvonalat.

1933. augusztus 21.
Bevezetik a tantuszt. A kis érem bedobásával kedvezményesen lehet utazni rövid távolságokra. A vonalhálózaton kijelölték az ún. kisszakasz határokat.

1933. november 22.
A BSZKRT a Bosnyák tér és a Vezér utca között egyvágányú vonalat épít.

1933. december 1.
A BSZKRT megszerzi a csaknem csődközeli állapotban lévő Budapesti Helyi Érdekű Vasút Rt. (BHÉV) részvényeinek többségét.

1933. december 16.
A villamos meghosszabbítására a Vörösvári úttól az óbudai temetőig a BSZKRT elindítja a főváros első trolibuszjáratát, az itt közlekedő 7-es busz helyett.

1934. március 23.
A gazdasági világválság évek óta tartó hatásai miatt Folkusházy Lajos ny. polgármester, a BSZKRT vezérigazgatója a cég közeli csődjét jelzi a fővárosi pénzügyi tanácsnoknak.

1935. július 1.
A BSZKRT-ra bízzák a BHÉV központi igazgatóságának ellátását is, 151 HÉV-alkalmazott kerül a társasághoz.

1935. július 6.
A Hajós Alfréd tervei alapján megnyitott békásmegyeri (Pünkösdfürdő) strandfürdőhöz buszokat indítanak a békásmegyeri HÉV-állomásról. (A járatok a háborús korlátozások miatt szűnnek meg az 1940-es strandidény elején.)

1935. október 4.
Kormányzati és fővárosi döntés értelmében a BSZKRT 2013. december 31-ig üzemeltetheti az autóbuszokat a fővárosban.

1935. december 1.
A Pálffy tér és Békásmegyer között ún. HÉV-sebesvonatokat indítanak. A szerelvények csak két helyen állnak meg, így a menetidőt jelentősen sikerül lerövidíteni.

1935
A BSZKRT villamosain az előző évek durva apadása után ismét közel 239 millióan utaztak, a buszokon 25 millió, a HÉV-en 23 millióan, a trolin 500 ezren. A fogas nagyjából 800 ezer utassal járt, a siklót közel 600 ezren használták.

1936. július 1.
Átlagosan 25%-kal drágítják a villamosjegyeket, noha azok már így is 160%-kal drágábbak a bécsinél, és 70%-kal a berlininél.

1936. szeptember 18.
A BSZKRT és a BHÉV vonalain, Budapest határain belül átszállójegyet vezetnek be.

1936. december 31.
A BSZKRT átveszi a BART fővárosi buszvonalait. A BART így alig 10 busszal és 50 dolgozóval működik tovább Budapest környékén. 35 autóbuszát és 215 alkalmazottját is a BSZKRT veszi át.

1937. szeptember 12.
A frissen átadott Horthy Miklós hídon, a Boráros tér és a Verpeléti út között elindul a villamosforgalom.

1937. október 16.
A BSZKRT átveszi az 1928 óta működtetett margitszigeti buszközlekedést.

1938. január 30.
Dunaharaszti és Szigetszentmiklós között villamosítják a HÉV-et, egy év múlva fel is számolják a gőzvontatású személyforgalmat. Az átállást segítve a Ráckevéig 3 BSZKRT sínautóbuszt is idevezényelnek.

1938. december 1.
Megindul a villamosközlekedés a Nagykőrösi úton. A vonalat a kőbányai iparvasút és a köztisztasági hivatal szemétszállító vasútvonalának felhasználásával építették ki.

1938. december 1.
Egyvágányú vonalat adnak át a forgalomnak a Nagykőrösi úton.

1939. március 1.
A BSZKRT 42,5 millió pengős beruházás munkatervét nyújtja be a városvezetésnek.

1939. június 12.
A BURV villamosvonalait is beszámozzák. „Az A jelzésű viszonylat (Berlini tér–Rákospalota) új jelzése 90. A C jelzésű viszonylat (Berlini tér–Istvántelki főműhely) új jelzése 91. A J jelzésű viszonylat (Berlini tér–Újpest, Szent István tér) új jelzése 92. A B jelzésű viszonylat (Újpest, Szent István tér–Megyer) új jelzése 93." – írják a korabeli tájékoztatóban.

1940. augusztus 30.
Az észak-erdélyi bevonulásra a hadvezetés 105 autóbuszt vesz igénybe, így a BSZKRT több fővárosi járatán nincs közlekedés.

1940. október 20.
A BSZKRT megszünteti a Vágóhíd–Pacsirta telep közötti vonalat, és helyette elindítja a Gubacsi úton a 31-es villamost.

1940. október 25.
A BHÉV dél-pesti vonalcsoportján bevezetik a jobb oldali közlekedést.

1940. november 14.
Megérkezik az első 3600-as, ún. Stuka villamos a Ganz gyárból.

1940
A BSZKRT villamosain mintegy 330 millió, buszain 53 millió, a HÉV-en közel 40 millióan utaztak, a troli népszerűsége is nőtt (660 ezer utas).

1941. április 11.
A délvidéki hadműveletek során is több BSZKRT buszt mozgósítanak, ezért több viszonylatra nem tudnak kiadni járműveket a fővárosban.

1941. június 16.
Elkészül a Széll Kálmán téri villamos végállomás.

1941. július 21.
Megszüntetik a villamosközlekedést a Nagymező utca és a Rókus kórház között (az Akácfa, Csányi és Klauzál utcákban), valamint az Ajtósi Dürer soron. Augusztus 11-től a szintén kis forgalmú Karpfenstein, Örömvölgy, Kőris utcai vonalon is felszámolják a pályát.

1941. november 9.
Budapesten is áttérnek a jobb oldali közlekedésre.

1941. november 9.
Az üzemanyag- és gumiabroncshiány miatt a legtöbb autóbusz-viszonylat üzemidejét 8 órára csökkentik.

1941. december 3.
Dunai Repülőgépgyár néven (később: Szigetszentmiklós, Gyártelep) ideiglenes megállót építenek a Weiss Manfréd gyárnál, ugyanis a Messerschmitt-terv keretében megnövelt termelés miatt jelentősen nőtt az ide érkező utasok(munkások) száma.

1941. december 26.
Elkészül a Horthy Miklós körtéri HÉV-végállomás.

1942. január 1.
A hiánygazdálkodás és a drágulások miatt a buszok viteldíját közel 25 %-kal emelik.

1942. május 4.
Forgalomba áll az első buszból átalakított ún. sínautóbusz a Nagymező utcai 10-es vonalán. Összesen 41 ilyen járművet építenek át, melyek forgalmi telepét a Damjanich utcai kisegítő garázsban hozzák létre.

1942. október 11.
Elkészül a második HÉV-vágány Szigetszentmiklós és a Duna híd között.

1942. december 26.
Elindul a villamosközlekedés a Horthy Miklós körtér és a Déli pályaudvar között.

1943. január 4.
Csepelről új – munkásokat szállító – buszjárat indul a Horthy-ligeti Dunai Repülőgépgyárhoz.

1943. április 29.
Villamosítják a Szigetszentmiklós–Szigetszentmiklós, Gyártelep közötti HÉV-vonalat.

1943. augusztus 4.
Váltójegyet vezet be a BSZKRT, melynek lényege, hogy olcsóbban lehet átszállójegyet venni, ha valaki készpénz helyett előre váltott váltójeggyel vásárol.

1943. november 24.
A szövetséges légitámadások miatt megkezdik a leállított buszok vidékre telepítését.

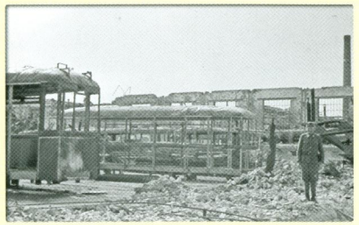
1944. február 21.
A MÁV mentesítő vonatokat indít HÉV-tarifával a Józsefvárosi pályaudvartól Taksonyon át a szigetszentmiklósi repülőgyárba.

1944. április 3.
Az első angolszász légitámadás Budapest ellen (1038 halott, 526 sebesült). Több villamosjáratot leállítanak (30, 31, 32, 50, 51).
4 nappal később megkezdik a fővárosiak vidékre telepítését.

1944. április 17.
Elrendelik, hogy légiriadó esetén a kalauzok csak a villamosablakok leeresztése és a tolóajtók nyitva hagyása után mehetnek az óvóhelyekre.

1944. május 8.
Megszűnnek a Szentendréről Visegrádra indított „HÉV-kiegészítő" buszjáratok.

1944. május 23.
Rendelet, hogy a „zsidónak minősülő személyek" csak a villamosok utolsó pótkocsijában utazhatnak.



1944. szeptember 21.
Bombatámadás következtében megsérül a troli felsővezetéke Óbudán.

1944. október 15.
A nyilas hatalomátvétel után több „rendszeridegen" dolgozót elbocsájtanak.

1944. október 25.
A BSZKRT kocsihiány miatt nem tudja sűríteni a temetői villamosjáratait halottak napjára.

1944. november 3.
Német katonák felrobbantják a BHÉV hidat Dunaharasztinál, az itteni HÉV-közlekedés (Pestszenterzsébet–Ráckeve közt) megszűnik.

1944. november 4.
Felrobban a Margit híd. A két zsúfolt, pótkocsis villamos zuhan a Dunába.

1944. november 17.
A buszok összeírásánál csupán 78 üzemképes buszt találnak a fővárosban, a többi a honvédségnél vagy vidéken van. 18 busz légitámadás során vált használhatatlanná, a Miskolci úti főműhelyt még szeptemberben bombázták rommá a szövetségesek.

1944. november 14.
Két napig szünetel a villamosforgalom, majd november 16-tól erős korlátozásokkal újraindulnak a kocsik. November 24-től hétköznapokon, 9.30 és 14.30 között járnak villamosok.

1944. november 29.
Belügyminiszteri rendelet a gettó kialakításáról a Dohány utca–Nagyatádi utca–Király utca–Rumbach Sebestyén utca–Madách tér–Károly király út által határolt területen.

1944. december 14.
Ritkítják a villamosmegállóhelyeket.

1944. december 20.
Egy légibomba és három tüzérségi találat éri a siklót. Csak 1986-ban indul újra.

1944. december 24.
Megkezdődik Budapest ostroma. A villamosforgalmat leállítják.

1944. december 25.
Leállítják a fogaskerekűt is.

1945. január 2.
A fogaskerekű svájci típusú városmajori végállomás-épülete megsemmisül a magyar honvédség és a Vörös Hadsereg összetűzésében.

1945. január 18.
Az Akácfa utcai BSZKRT székház „felszabadulása".

1945. január 23.
Az Aréna úti főműhelyben felveszik a munkát, és február végén Kelenföldön is. A főműhely dolgozók a Kossuth és a Szabadság híd építésében is részt vesznek.

1945. február 7.
Megindítják a 55-ös villamost az újpesti víztorony és a Forgách utca között. Az ezt követő, a Corvin Áruház és az Új köztemető között közlekedő, gőzüzemű járatok viszont nagyrészt csak halottakat szállítanak.

1945. február 13.
Véget ért Budapest 110 napos ostroma. A villamosok több mint fele üzemképtelenné vált: 43 kocsi megsemmisült, a felsővezeték több mint 80%-a elpusztult, miként a vágányok mintegy 10%-a és az áramátalakítók 40%-a.

1945. február 20.
A HÉV-vonalak közül először a Filatorigát–Szentedre közötti szakaszon indul újra a forgalom – gőzmozdonyokkal. Április 1-jétől már a Császárfürdőig járnak a vonatok, a Margit hídi végállomásig csak 1946. február 17-től, de újra villamos üzemben.

1945. február 21.
Összeírják a buszközlekedésben keletkezett károkat: a Szent Domonkos utcai garázst 70 légibomba és tüzérségi lövedék találta el, az itt talált 9 üzemképes buszt a Vörös Hadsereg veszi birtokba. A Hamzsabégi úti félkész garázs romokban. A járműkár 1938-as árakon meghaladja a 16 millió pengőt.

1945. február 22.
Gőzmozdonyos szerelvényeket indítanak el a Rókus kórház és a kispesti remíz között. Sokáig a teherszállítás, a romok eltakarítása és a városban élők élelmiszerrel való ellátása dominál a személyforgalom helyett.

1945. április 23.
A Hungária körúttól Kerepesig (pár nap múlva Gödöllőig) jár a HÉV, de a háborús károk felszámolása miatt Rákospalotára csak két hónappal később indítanak vonatokat.

1945. április 30.
Újra elindul a forgalom a nagytétényi HÉV vonalán is, de Törökbálintra csak május végén lehet eljutni. A budafoki MÁV felüljáró felrobbantása miatt Budafok, forgalmi telepnél az utasoknak még a következő évben is le kell szállniuk és átsétálniuk a továbbközlekedő vonatig.

1945. március 25.
Az előző évi 1,4 millió lakossal szemben a népszámlálás mindössze 883 ezer budapestit írt össze.

1945. március 26.
A csepeli HÉV-szárnyvonalon gőzmozdonyokkal újraindul a forgalom. Közben még hónapokig tartó újjáépítési munka folyik a szétbombázott dél-pesti HÉV-vágányoknál.

1945. március 19.
Villamosjárat indul Zugló és a Keleti pályaudvar között.

1945. március 26.
Újraindul a villamosközlekedés a Váci úton.

1945. március 27.
Igazoló bizottságok alakulnak a BSZKRT-nál a dolgozók háború alatti magatartásának kivizsgálására. Év végéig 12 812 személyt igazolnak, 1883 fegyelmi határozatot hoznak, és mintegy legalább 300 dolgozót elbocsátanak.

1945. április 12.
Magyarország területén véget ér a II. világháború.

1945. április 30.
Újra jár a 7-es villamos a Nagykörúton. A BSZKRT két főműhelye 114 kocsit tudott helyreállítani.

1945. május 1.
Rendszeresen járnak a nagykörúti 6-os villamosok is.

1945. május 15.
Újra jár a villamos Újpest és a Berlini tér között.

1945. május 16.
Az Üllői úton és a Rákóczi úton is újra közlekednek a villamosok.

1945. május 17.
Budán a hűvösvölgyi vonalon is elindul az első villamos.

1945. június 16.
Két szerelvénnyel üzemel a fogaskerekű.

1945. június 24.
Újraindul a forgalom a kisföldalattin.

1945. július 2.
Négy – roncsokból újjáépített – kocsival megindul a buszközlekedés. Az 1-es buszok Pest és Buda között, a Ferenc József híd pilléreire épített pontonon kelnek át – az Apponyi tér és a Gellért tér között közlekednek.

1945. augusztus 6
A BSZKRT összeírása szerint a járműpark több mint 80%-a megrongálódott az ostrom alatt.

1945. augusztus 1.
A Deák tértől, a Múzeum körútról a Ferenc József hídi pontonon át a Krisztina körúton, a Széna térig elindítják az 5-ös autóbuszokat. A buszokon az 5 pengős jegy év végére 1200 pengő lett.

1945. szeptember 13.
Megszüntetik a térképes átszállójegyeket.

1945. október-december
Áramkorlátozások miatt sínautóbuszok segítik ki a villamosközlekedést.

1945. december 22.
Jégzajlás miatt a buszok nem tudnak átmenni Pestről Budára a Ferenc József hídi pontonon.

1945. december 25.
Az áramtakarékosság jegyében január 20-ig 10-60%-kal csökkentik a villamosforgalmat.

1945. december 31.
A BSZKRT 27 üzemképes busszal rendelkezik, ezekkel két vonalat tudnak kiszolgálni.

1945
Az év elején még folyt az ostrom, aztán a romok eltakarítása, így a fővárosi villamosokat és a földalatti kocsikat csak 200 millió utas használhatta az év során, a buszokat 4 millióan, a HÉV-eket 29 millióan; az óbudai trolibuszüzem 1944 végén – örökre – megszűnt. A BSZKRT-nál októberben 16 546-an dolgoztak. 1945. március 1. és december 31. között a villamosokon több mint 300 ezer tonnányi törmeléket, élelmiszert és tüzelőanyagot szállítottak.

1946.január 18.
A Kossuth hídon át közlekedtetik az 5-ös buszokat, ám más viszonylatnak nem engedélyezik az áthaladást.

1946. január 15.
A Kossuth híd hídfőihez hurokvégállomásokat építenek.

1946. február 1.
Megalakul a második Magyar Köztársaság.

1946. február 1.
A BSZKRT útvonalbérletet vezet be.

1946. március 6-19.
Üzemanyaghiány miatt leáll a buszközlekedés.

1946. március 20.
Engedélyezik az 1-es buszok áthaladását is a Kossuth hídon – maximum 10 km/h sebességgel.

1946. július 25.
Az arcképes havi villamosbérlet ára 80 millió adópengő.

1946. augusztus 1.
Kibocsájtják az új pénzt, a forintot.

1946. augusztus 20.
A Szabadság hídon újra elindul a villamosforgalom épp azokkal a kocsikkal, amelyeket a Margit híd felrobbanása után emeltek ki a Dunából. A szerelvényt ugyanaz a villamosvezető vezeti, aki 1944-ben, a végzetes napon.

1946. szeptember 11.
T jelzéssel trolibuszpótló buszokat indítanak Óbudán.

1946. október 11.
Az arcképes villamos havibérlet ára 65 forint.

1947. május 1.
A HÉV újra elindítja a buszokat Visegrádra, és hamarosan a Rómaira és Pünkösdfürdőre is.

1947. május 7.
A BSZKRT rendelete értelmében a Ferencz József Földalatti Villamos Vasút Rt. nevéből törlik az uralkodó nevét. A kocsikon, valamint az összes okmányon az FJFVV rövidítést felváltja az FVV, ami – teljesen véletlenül – 1951-től a Fővárosi Villamos Vasút rövidítése is lesz.

1947. július 4.
Megjelenik az első ülőkalauzos jármű.

1947. július 23.
Az állami kezelésbe vett gépipari üzemeket irányító Nehézipari Központ (NIK) úgy dönt, hogy korábban a BSZKRT-nak ítélt 850 ezer dolláros hitelkeret ellenére a cég nem vásárolhat külföldi autóbuszt. Három hónappal később a NIK 100 busz legyártására kapott megbízást.

1947. július 25.
A kispesti kocsiszíni tűzben több villamos pusztul el, mint a világháborúban.

1947. augusztus 1.
Az arcképes villamos havibérlet ára 57 forintra, a villamosjegy ára 50 fillérre csökken.

1947. augusztus 1.
Az első hároméves terv kezdete. A fővárosi tömegközlekedés javítására közel 200 millió forintot irányoznak elő.

1947. augusztus 2.
A pestszentimrei vonal után nem sokkal az Erzsébet királyné úton, az Öv utcától Rákospalota-Pestújhely MÁV telepig indul új villamos, majd augusztus 20-án a külső Váci úton a Megyeri csárdáig.

1947. október 25.
A Margit híd környékének helyreállításakor a szentendrei HÉV végállomását a Pálffy térről a híd északi oldalára helyezik át. Közben az esztergomi vonatok a felrobbantott északi vasúti híd hiányában a vonal császárfürdői állomásáig HÉV mozdonyokkal vontatva érkeznek Budapestre. (A tehervonatok a Margit körúti villamosvágányokon jártak be a Déli pályaudvarra.)

1947. november 16.
Megnyitják fél szélességben a Margit hidat, és az egyvágányú pályán már átjárnak a villamosok is.

1947. november 16.
Áttérnek a jobb oldali közlekedésre a szentendrei HÉV-en is.

1948. augusztus 1.
Elkészül a Margit híd szárnyhídja, vasárnaponként közlekednek a 26-os és 26A jelzésű buszok a Margitszigetre.

1948. augusztus 20.
Ahogy a Szabadság híd avatóján, a teljes szélességében megnyitott Margit hídon is a Dunába zuhant szerelvény vezetője vezeti át az első villamoskocsit.

1948. április 20.
A helyreállított Szent Domonkos utcai garázst a mártírhalált halt BSZKRT-dolgozóról, Récsei Ernőről nevezik el.

1948. szeptember 1.
A HÉV római-parti buszjáratait átveszi a BSZKRT, a visegrádi vonalat pedig a BART.

1948. szeptember 19.
Az újjáépült budaörsi repülőtérre a Móricz Zsigmond körtérről indítanak buszjáratokat.

1948. november 22.
A kőbányai Liget tér és az angyalföldi Dagály utca között 32-es jelzéssel elindul a BSZKRT leghosszabb buszjárata (10,2 km).

1948. december
Megkezdik a nagykörúti vágányok középre helyezését.

1949. január 1.
Átadják a Hamzsabégi úti buszgarázst, melyet az 1932-ben kivégzett kommunistáról, Fürst Sándorról neveznek el.

1949. június 8.
Az 1949. évi X. tc. alapján a közgyűlés a székesfővárosi cégek vállalati átszervezését tárgyalja, és „a kapitalista gazdasági berendezkedés nyomainak felszámolását" szavazza meg.

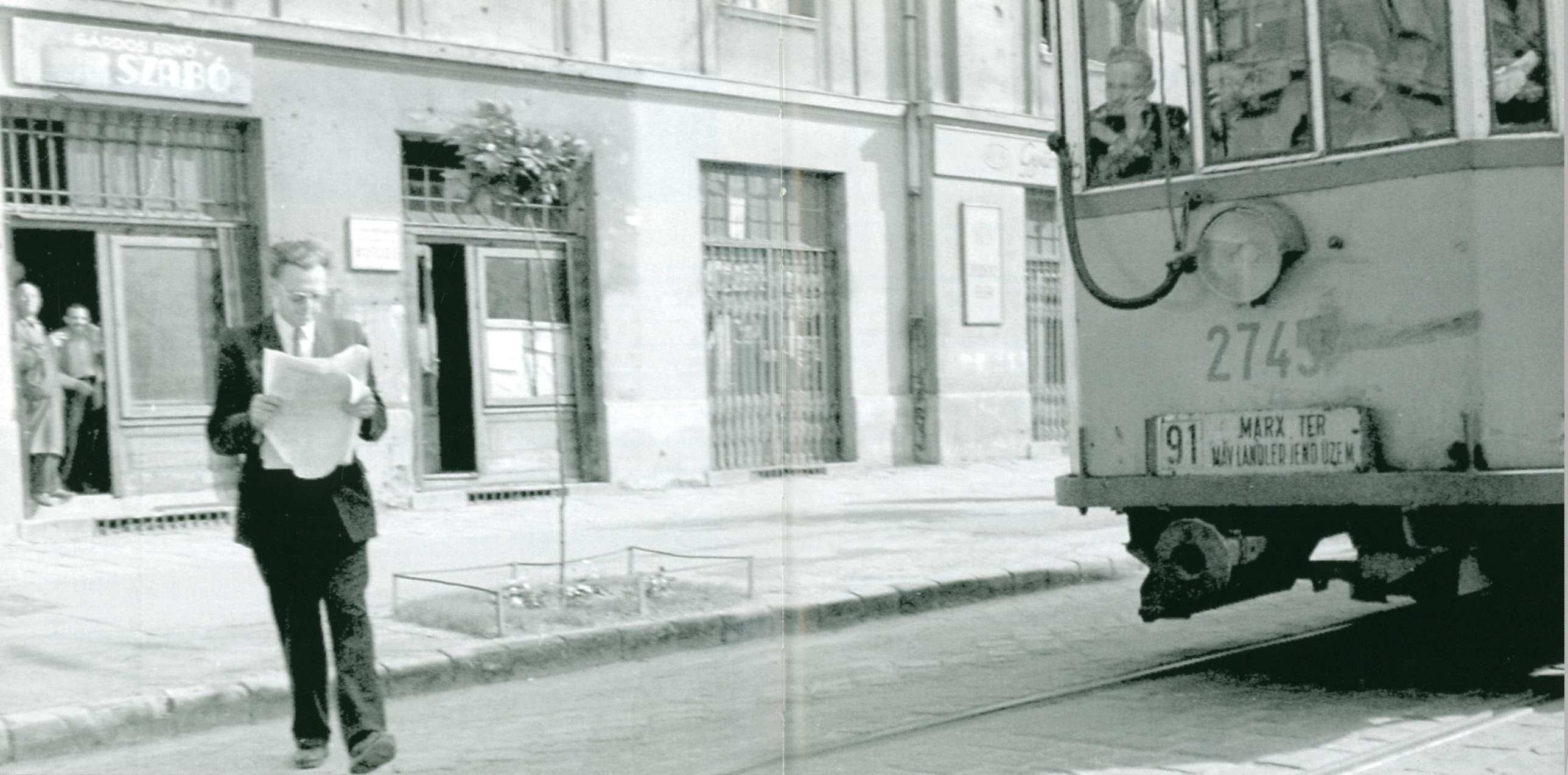
1949. július 20.
Pongrácz Kálmán lesz Budapest utolsó polgármestere, egyben a város első tanácselnöke.

1949. augusztus 16.
A Magyar Közlöny 169–170. számában megjelenik az 5283/24/1949 BM közlemény a BSZKRT megszűnéséről, és községi vállalatokra való szétdarabolásáról. A végrehajtás dátuma 1949. október 1.

1949. szeptember 25.
A budakeszi 22-es busz vonalán, egy fékhiba miatt, 12 halálos áldozatot követelő súlyos buszbaleset történik.

1949. szeptember 30.
A 2-es villamos a Roosevelt teret elkerülve, az 1938–1939-ben megépített aluljáróban halad.

1949. október 1.
Megszűnik a BSZKRT, és helyette megkezdi munkáját a Fővárosi Autóbusz Községi Vállalat (FAKV), a Fővárosi Helyi Érdekű Vasút Községi Vállalat (FHÉV), a Fővárosi Villamosvasút Községi Vállalat (FVKV), valamint a Fővárosi Villamosvasút Főműhely Községi Vállalat és a Fővárosi Vasútépítő Községi Vállalat.


GÁRDOS ISTVÁN
SZABÓ
2745
91
MARX TER
MÁV LANDLER JENŐ ÜZEM

FÜGGELÉK

Aréna út
(1874–1945) –
Dózsa György út (VII.)

Albertfalva, kitérő
1950-ig Budapest határa a Fehérvári úton

Angyalföldi kocsiszín,
Angyalföld, forgalmi telep
1896-ban épült a BURV járművei számára, ezért még az 1950-es években is „búrtelepnek" nevezték.
Jelenleg is kocsiszín.
(Bp. IV. Pozsonyi u. 1.)

Apponyi tér
(1921–1953) –
Ferenciek tere (V.)

Baross kocsiszín,
Baross, forgalmi telep,
Baross pályaudvar
Az első budapesti villamos-kocsiszín. 1889-ben létesítette a BVV. Jelenleg is kocsiszín.
(Bp. VIII. Baross utca 132.)

Belső-Jászberényi út
(1875–1942) –
Kőrösi Csoma Sándor út (X.)

Berlini tér
(1914–1945) –
Nyugati tér (V., VI., XIII.)

Boráros téri híd
A Horthy Miklós (Petőfi) híd elnevezése építésekor
(IX., XI.)

Budafoki kocsiszín,
Budafok, forgalmi telep
A BBVV HÉV kocsiszíneként épült 1898-ban. 1963-ban lett villamos-kocsiszín, jelenleg is üzemel.
(Bp. XI. Fehérvári út 247.)

Damjanich utcai kocsiszín,
Damjanich forgalmi telep,
Damjanich pályaudvar
1868-ban létesítette a BKVT lóvasutak számára. 1950-től trolibusz járműtelep és javítóműhely, villamospálya-kapcsolatát 1955-ben szüntették meg. A trolibuszok 1997-ig voltak a telepen, ami jelenleg élelmiszer-áruház.
(Bp. VII. Damjanich utca 15.)

Délivasút
A Déli pályaudvar korábbi, az 1920-as évek végéig használatos elnevezése

Erzsébetfalva
(1870–1924) –
Pesterzsébet (XX.)

Erzsébet utca
(1880-as évek–1946) –
Ady Endre utca (XX.)

Eskü tér
(1874–1948) –
Március 15. tér (V.)

Ferdinánd tér
(1884–1945) –
Lehel tér (XIII.)

Ferenc József híd
(1896–1946) –
Szabadság híd (V., IX., XI.)

Ferenc József rakpart
(1879–1948) –
Belgrád rakpart (V.)

Ferencváros kocsiszín:
A BVV 1904-ben épült kocsiszíne. Jelenleg is üzemel.
(Bp. IX. Könyves Kálmán krt. 7.)

Géza utca
(1874–1956) –
Garibaldi utca (V.)

Gyár utca
(1890-es évek–1948) –
Tóth Árpád utca (XIX.)

Hajtsár út
(1870–1936) –
Nagy Lajos király útja (XIV.)

Horthy Miklós híd
(1936–1952) –
Petőfi híd (IX., XI.)

Horthy Miklós körtér
(1929–1945) –
Móricz Zsigmond körtér (XI.)

Horthy Miklós út
(1920–1945) –
Bartók Béla út (XI.)

Horthy Miklós út
(1926–1945) –
Görgey Artúr utca (IV.)

Hungária kocsiszín,
Hungária pályaudvar
A BVVV 1912-ben épült kocsiszíne.
Jelenleg is üzemel.
(Bp. VIII. Törökbecse utca 1.)

Károly király út
(1926–1945) –
Károly körút (V., VII.)

Karpfenstein utca
(1874–1945) –
Karácsony Sándor utca (VIII.)

Kelenföld kocsiszín
A BKVT 1912-ben létesített kocsiszíne. Jelenleg is üzemel.
(Bp. XI. Bartók Béla út 137.)

Kispesti kocsiszín,
Kispest, forgalmi telep, Kispest pályaudvar
A BLVV 1887-ben létesített forgalmi telepe.
1980-ban szűnt meg, jelenleg élelmiszer-áruház.
(Bp. XIX. Üllői út 266.)

Kossuth híd
A Kossuth tér és a Batthyány tér között állt 1946-tól 1960-ig. Már 1957-ben forgalmon kívül helyezték.

Kőbánya kocsiszín,
Kőbánya, forgalmi telep, Kőbánya pályaudvar
1868-ban létesítette a PKVT lóvasúti járműtelepként,
amit a húszas években bezártak, de 1943-ban ismét megnyitották. 1949-ben szűnt meg, 1967-ben lebontották.
(Bp. X. Kőrösi Csoma Sándor út 27.)

Központi Városháza:
A Fővárosi Önkormányzat épülete
(Bp. V. Városház utca 9-11.)

Közvágóhíd
1872-ben épült, a Soroksári úton található, jelenleg használaton kívül

Köztemető út
(1874–1923) –
Fiumei út (VIII.)

Külső-Jászberényi út
(1875–1942) –
Jászberényi út (X.)

Lipót körút
(1870–1937) –
Szent István körút (V., XIII.)

Mária utca
(1880-as évek eleje–1948)
– Lebstück Mária utca (IV.)

Nagyvásártelep
Élelmiszer-nagykereskedelmi központ a IX. ker. Soroksári út és a Soroksári Duna-ág között. Jelenleg magántulajdonban van, használaton kívül.

Nagyvárad utca
(1920-as évek–1951) –
Ősz utca (IV.)

Óbuda
Végállomás-elnevezésként általában a Fő teret jelentette

Óbuda kocsiszín,
Óbuda, forgalmi telep
1906-ban létesítte a BKVT. 1996-ban a BKV eladta.
(Bp. III. Vörösvári út 111.)

Országház tér
(1898–1927) –
Kossuth Lajos tér (V.)

Örömvölgyi utca /
Örömvölgy utca
(1874–1953)–
Diószegi Sámuel utca (VIII.)

Pacsirtatelep
Az 1910-es évek elején kialakult családi házas „lakótelep" Pesterzsébeten

Pálffy tér
(1874–1950) –
Bem tér (II.)

Rudolf rakpart
(1874–1918) –
Széchenyi rakpart (V.)

Rudolf tér/Rudolf trónörökös tér
(1903–1950)–
Jászai Mari tér (XIII.)

Sertésvágóhíd
A Gubacsi úton 1906-ban épült vágóhíd, jelenleg nem üzemel

Száva kocsiszín,
Száva-telep
A kocsiszínt 1913-ban létesítette a BVVV, majd 1929-től a BSZKRT csak tároló telephelynek használta. 1938-ban ismét megnyitották, jelenleg is üzemel.
(Bp. IX., Üllői út 197.)

Széna tér
(1866–1875) –
Kálvin tér (V., VIII., IX. kerület)

Szent Imre herceg út
(1929–1953) –
Villányi út (XI.)

Szépilona kocsiszín
A BKVT 1881-ben létesítette,
eredetileg lóvasúti kocsik számára.
Jelenleg is üzemel.
(Bp. II. Budakeszi út 9–11.)

Sztálin híd
(1950–1957) –
Árpád híd (III., XIII.)

Tomcsányi út
(1907–1953) –
a Salgótarjáni út Hungária
körút–Pongrácz út
közötti szakasza (X.)

Új köztemető
A Kerepesi úti temető „telítettsége" miatt
létesítették 1886-ban, azóta többször bővítették
(Bp. X. Kozma utca)

Újpesti kocsiszín,
Újpest, forgalmi telep
1866-ban, az első lóvasút megindulása
után létesítette a PKVT. 1982-ig üzemelt
villamoskocsiszínként.
Jelenleg élelemiszer-áruház.
(Bp. XIII. Váci út 201.)

Verpeléti út
(1909–1957) –
Karinthy Frigyes út (XI.)

Vilma királynő út
(1921–1950) –
Városligeti fasor (VI., VII.)

Vilmos császár út
(1914–1945) –
Bajcsy-Zsilinszky út (V., VI.)

Zugló kocsiszín,
Zuglói pályaudvar
1899-ben létesítette a BKVT.
Jelenleg is kocsiszín.
(Bp. XIV. Thököly út 173.)

- 75 éve villamosüzemű a Svábhegyi fogaskerekű vasút. Bp., VTTE, é.n.
- A világháborúban kitüntetett közlekedési alkalmazottak arcképcsarnoka. (Heeger Árpád). Bp., Thália, 1925.
- Botfai Hüvös Iván: A Budapesti Villamos Városi Vasút Rt. és a Beszkárt. Bp., 1927.
- Budapest közúti vasúti közlekedésének fejlődése 1865–1922 és a BSZKRT tíz évi működése 1923–1933. Bp., BSZKRT, 1934.
- Feitl István (szerk.): A főváros élén. Budapest főpolgármesterei és polgármesterei 1873–1950. Bp., Napvilág Kiadó, 2008.
- Források Budapest múltjából (főszerk.: Ságvári Ágnes). II–III. kötet, Bp., Budapest Főváros Levéltára, 1971., 1972.
- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedési krónikája 1750–2000. Bp., História – MTA Történettudományi Intézete, 2001.
- Gerlei Tamás – Kukla László – dr. Lovász György: Az Ikarus évszázados története. Maróti, 2008.
- Ignácz Károly: Fővárosi választások és a törvényhatósági bizottság közgyűlése Budapesten 1920–1945. In: URBS. Magyar Várostörténeti Évkönyv II. 2007. Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 2007.
- K. Juhász Erzsébet: Adalékok a földalatti vasút üzemtörténetéhez (1896–1995). In: Városi Közlekedés 1996/2.
- Kalakán László: A vészkorszak a Budapesti Önkéntes Mentőegyesület iratanyagának tükrében. In: Kutatási füzetek. Pécsi Tudományegyetem, Pécs, 2005.
- Kludovácz Tamás (szerk.): A fővárosi autóbusz-közlekedés 75 éve. Bp., BKV, 1990.
- Koroknai Ákos et al. (szerk.): A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada I–III. kötet, Bp., BKV, 1987.
- Kőnig Ferenc: A 100 éves budapesti villamosvasút története. BKV, 1987.
- Kubinszky Mihály – Lovász István – Villányi György: Régi magyar villamosok. A történelmi Magyarország közúti vasutai a kezdettől a II. világháború végéig. Bp., Budapesti Városvédő Egyesület, 1999.
- Madarász Elemér (szerk.): Magyar Politikai Lexikon (Poltikai Magyarország) 1929–1935. II. kötet, Bp., Magyar Poltikai Lexikon Kiadóvállalat, 1935.
- Dr. Medveczki Ágnes: A budapesti földalatti vasút lejárócsarnokai. In: Közlekedési Múzeum évkönyve III., é. n.
- Merczi Miklós: A budapesti földalatti vasút az építési napló tükrében. In: Közlekedési Múzeum évkönyve XVI., 2005.
- Merczi Miklós: Közlekedés a föld alatt Budapesten. In: Közlekedési Múzeum évkönyve XII., 2001.
- L. Nagy Zsuzsa: A főváros román megszállás alatt. In: Budapesti Negyed 4., 1994/2.
- Oktatási anyag a nemfizető utasok számának megszüntetését célzó akcióhoz, 1949. augusztus 4.
- Roncsik Jenő: Gróf Széchenyi Ödön. Bp., 1938.
- Salamin András: Buda-hegyvidéki vasutak. Bp., Infotop Kft., 2001.
- Segédkönyv a BSZKRT Rt. által a Magyar Vöröskereszt Egyesület közreműködésével rendezett légoltalmi tanfolyamok számára. 1940.
- Szekeres József: A BSZKRT története. Kézirat, 1962.
- Szécsey István: Ganz vasúti járművek 1920-tól 1959-ig. Bp., Indóház, 2013.
- Tóth Mihály: A villamosvasút munkásmozgalmának történetéből. Bp., Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete, 1973.
- Várnagy Zoltán: A budapesti helyi érdekű vasutak története. Bp., BKV, 1987.

Levéltári források

- Budapest Főváros Levéltára, Gazdasági szervek (XI.) 1511/b. Igazgatósági ülések jegyzőkönyvei 1894–1918. XI. 1519/j. Magyar Revíziós Liga 1943. XI. 1519/h. Közúti áramellátás légó ügyei, jelentései 1937–1947; Óvóhely építés, sziréna szerelés 1943–1944; Központi áramkapcsoló állomás jelentései 1944–1945; Körlevelek, rendeletek 1936–1944; Légoltalmi Közlemények 1937–1942
- Magyar Országos Levéltár Z 1139, 1CS, 19 t, Gazdasági levéltár, MFTR- Hajózási főosztály
- A Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság hivatalos közlönyei, 1923–1949 között
- A Budapesti Egyesített Városi Vasutak hivatalos közlönyei, 1919–1921 között
- A Budapesti Villamos Városi Vasút fejlesztése ügyében indítandó tárgyalások anyaga. Bp., 1914.
- A tan. (tanács) V. ügyosztály jelentése a villamosvasúti alkalmazottak sztrájkja ügyében tartott vizsgálatról. 1907. április 30.

Korabeli napilapok, folyóiratok és szaklapok:

- A Beszkárt közművelődési egyesületének időszaki értesítője
- A Nő
- Déli Hírlap
- Esti Kurír
- Ganz közlemények
- Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1912–1944
- Magyar Építőművészet, 1927. 2. szám
- Magyar Technika, 1946–1947
- Magyarország
- Magyarság
- Művészet
- Nemzeti Újság
- Népszava
- Pesti Futár
- Pesti Hírlap
- Pesti Tőzsde
- Szózat
- Új Nemzedék
- Szárnyaskerék, 1945–1949
- Világ

Internetes források:

- http://filmhiradok.nava.hu
- http://www.fortepan.hu
- MTI hírarchívum: http://archiv1920-1944.mti.hu, http://archiv1945-1949.mti.hu

SZEGED

X 286716

Hat évvel ezelőtt óriási sikert aratott a *Közlekedik a főváros* című könyv, ami Budapest tömegközlekedésének elmúlt hatvan évét mutatta be. Most itt a folytatás, pontosabban az előzmény! A *Közlekedik a székesfőváros* a korábbival megegyező módon és formában mutatja be a budapesti közlekedés 1914–1949 közötti időszakát. Nem tipikus közlekedéstörténet, nem járműtörténet, nem is társadalomtörténet, de mindenből akad belőle bőséggel, ráadásul fotók, karikatúrák, plakátok, jegyek, bérletek, karszalagok, képeslapok, részvények, bélyegek, újságcikkek, a cég belső rendeletei, igazgatósági üléseinek iratai, levéltárakba került utasítások színesítik. A képi világ és az eredeti levéltári anyag, valamint a még alig kutatott céges irathagyaték képezi a könyv gerincét, és teszi igazi kincsesbányává, forrásgyűjteménnyé Budapest szerelmesei számára.

„A háborús világ csendéletéhez tartozik a női kalauzok szapulása. A pesti publikum egy részének nincs jobb dolga, mint szakaszjegye ellenében kikémlelni: jobb-e, ügyesebb-e, mint néhai kollegája, a férfi?"

A Nő *című lapból, 1915*

„A villamos vasutak közvagyont képeznek, a proletár állam a meglévő kocsikat azoknak akarja biztosítani, akik hivatásuk teljesítésében, múlhatatlanul sürgős és fontos utak megtételére használják a közlekedési eszközöket."

A Vörösőr Hadosztály budapesti parancsnokának rendelete, 1919

„Hova jut a közvagyon, ha így folytatják. Ismételten csak arra figyelmeztetem az illetékes tényezőket, hogy vessenek véget ennek a felelősség nélküli játéknak, állapítsák meg a felelősség kérdését és teremtsenek rendet. Azután pedig vegyék elő 1913-ban beterjesztett vasútfejlesztési programunkat, meg kell építeni a földalatti gyorsvasút hálózatát…"

A villamos városi vasút volt vezérigazgatójának írásából, 1927

„Esküszöm a mindenható Istenre, hogy Magyarországhoz, annak alkotmányához és Magyarország Kormányzójához hű leszek…"

A BSZKRT alkalmazottjainak esküjéből

„Vitéz nagybányai Horthy Miklós Kormányzó Úr Ő főméltóságának neve napján, folyó évi december hó 6-án, pénteken szünnapot engedélyezek."

A BSZKRT szolgálati utasítása, 1940

„A keleti arcvonalon küzdő honvédek egyik hadműveleti központja a galíciai Stryj. A város legrégibb és talán legszebb templomát ma katonai autótábor veszi körül. Ha kissé oldalt pillantunk, azt hihetnénk, hogy Budapesten vagyunk, mert itt láttuk a pesti autóbuszokat."

Részlet a filmhíradóból, 1944

„Hálásan köszönjük azt a baráti támogatást, melyet az élenjáró szovjet ipar által termelt trolleybuszokkal nyújtott fővárosunk közlekedésének."

A trolivezetők üzenete Rákosi Mátyásnak és Sztálinnak, 1949

X 286716